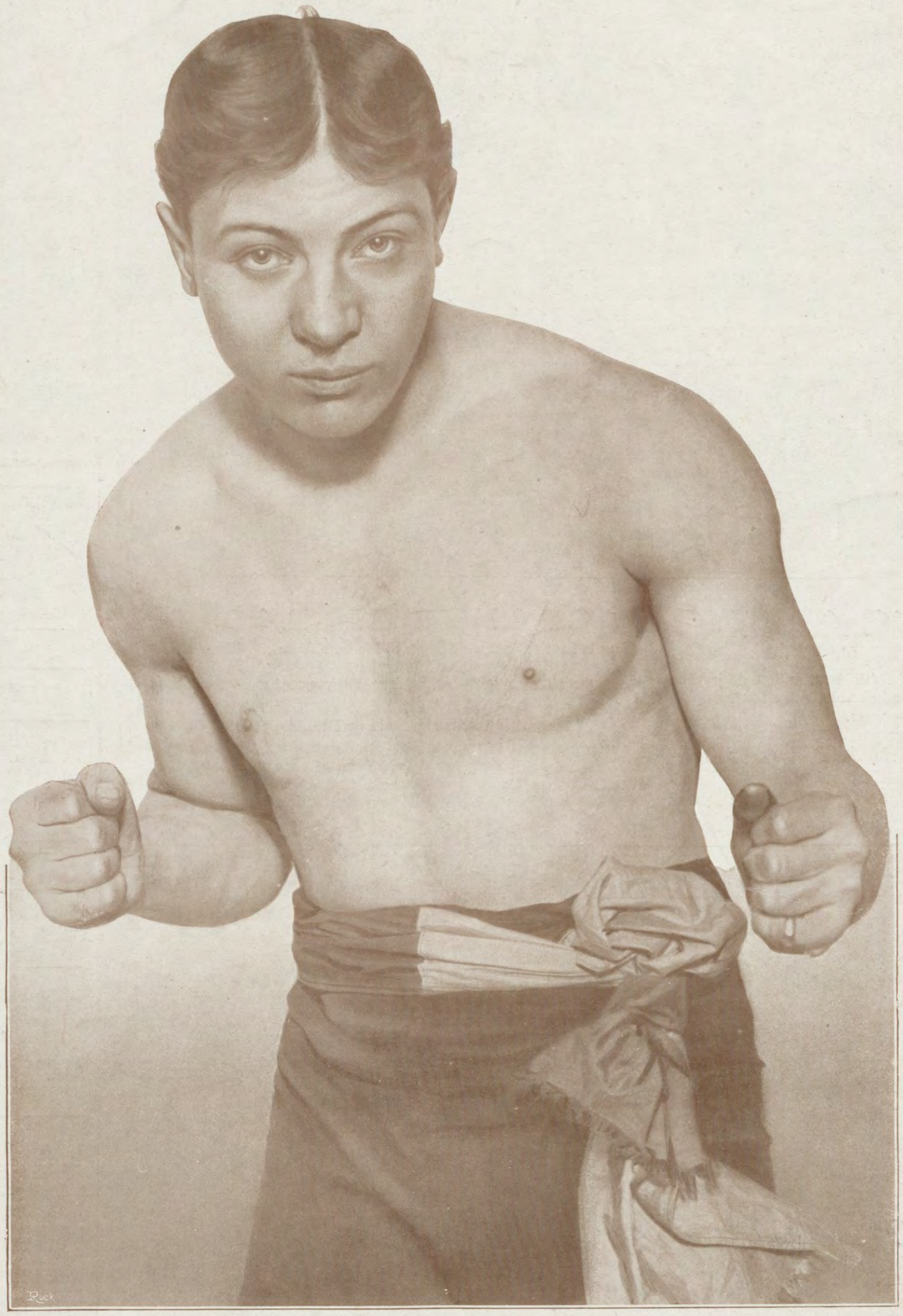
15e Année — N° 699

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

10 Février 1912

VIE AU GRAND AIR



LE BOXEUR CHARLES LEDOUX

Le champion de France poids coq, Charles Ledoux vient de mettre hors de combat, en dix rounds l'ex-champion du monde Joë Bowker.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT BRISE DE MAI ED. PINAUD

MONTE-CARLO

MONTE-CARLO

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

Le Casino, superbement réédifié au milieu de jardins féeriques et dans un site admirable, offre toutes les attractions.

SAISON THÉATRALE

DU 15 NOVEMBRE AU 15 MAI

Opérettes & Comédies & Ballets

GRANDS OPÉRAS

Sous le haut patronage de S. A. S. le prince Albert de Monaco.

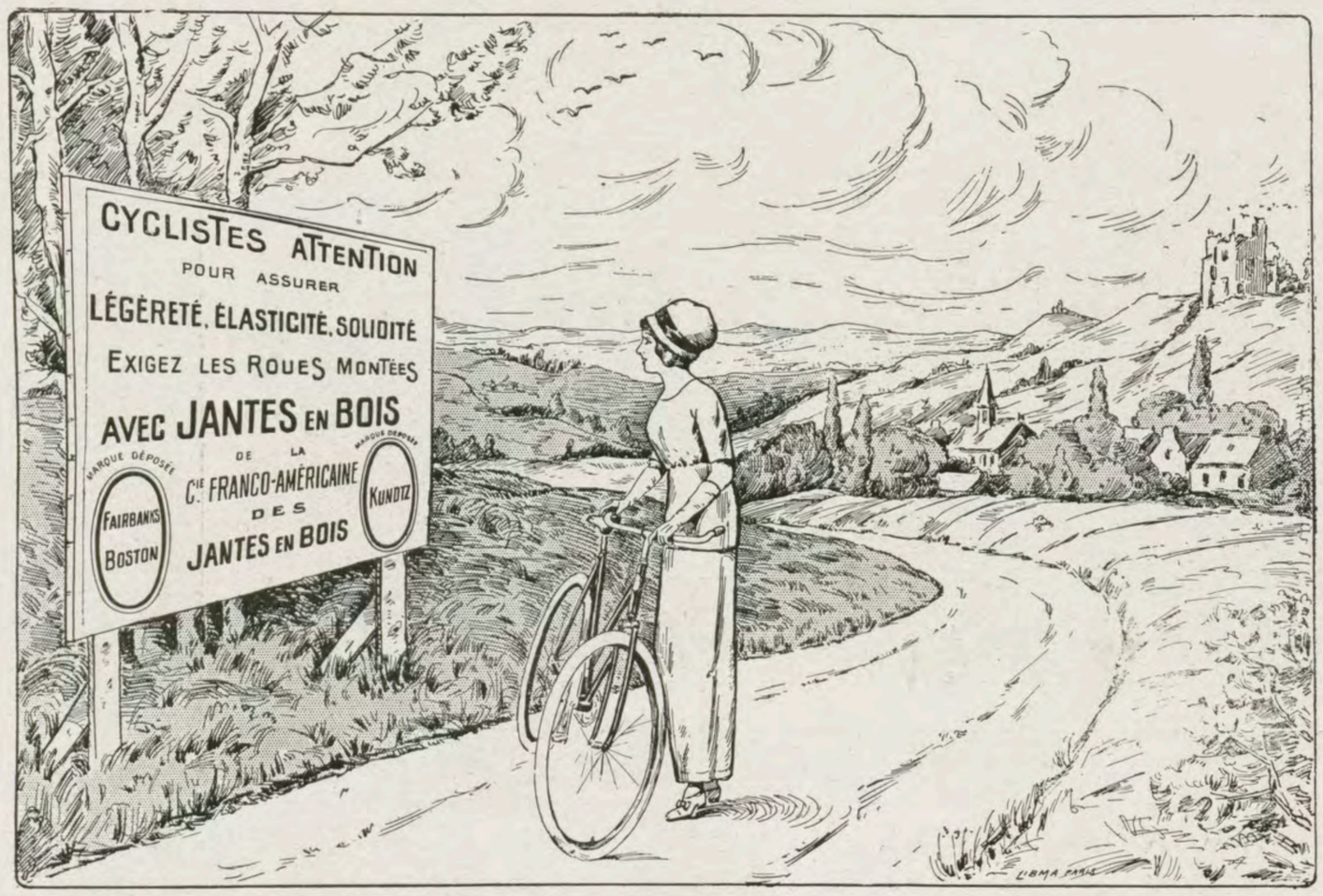
Concerts classiques de Musique ancienne et moderne

Palais des Beaux-Arts
Exposition internationale de Peinture et Sculpture.

Courses de chevaux sur l'hippodrome du Var.
Tir aux Pigeons & Aviation & Lawn-Tennis.
Meeting des Canots automobiles.
Golf & Tournoi d'épée, etc., etc.

GRAISSEZ VOS MOTEURS AVEC L'HUILE AUTOVÉLINE
LUBRIFIANT SUPÉRIEUR ET ÉCONOMIQUE
U O VÉLINE

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION "breveté" évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONFEUIL-PARIS



Officiers Ministériels

HOTEL à Par. **R COPERNIC** 41-43, av. const. rapp. Cce 2.697m. M. à p.: 1.600.000
2° **DOMAINE** du Chillau à Vasles (Deux-Sèvres). Châ 10 fermes; 800 h. M. à p.: 750.000 f. Ad Ch. n. Par., 27 fév. S'ad. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTO NAIS, THION DE LA CHAUME et CRÉMÉRY, not., 17, r. Vil l'Evêque, Par., dép. en., et à Me BOUTET, n. à Menigou

HOTEL à Paris, r. Leroux, 6 (16e). Cce: 340 m., lo 14.000 fr. M. à p.: 280.00 fr. A Ch. n., le 5 mars. S'adr. Me HOCQUET, n., 5, q. Voltai

Adj. Ch. not. Paris, 27 février. 3 lots. Les Donjons
SOISY sous-Etiolles (S.-et-O). 1° Propriété av c pa 15 h. 43 a. (Fac. pr. mob.). 2° Bois, 15 h. 7 3° Terres, 20 h. 22 a. M. à p.: 130.000, 30.000, 50.00 S'ad. à Me LABOURET, not, r. Montmartre, 14

Vente au Palais, à Paris, le 24 février 1912, 2 h.,
DOMAINE DE SAINT-CRISTOPHE
Commune de Fleurines (Oise), comprenant : le
CHATEAU et la **FERME** de St Cristophe. d'une contenance de 74 hectares 72 ares environ, et le droit au b d'une ferme contiguë. Mise à prix : 350.000 fran S'adresser à Mes DALELRY, avoué, et BENOIST, nota à Paris.

MAISON à Paris, fg. St-Martin, 98. Cce: 248 m. 81 e R. br.: 11.08 fr. M. à p.: 120.000 f. A Ch. n., le 5 mars. S'ad. Me BACHELEZ, n., 3, r. Turbig

Vente au Palais, à Paris, le 28 février 1912, 2 heur
MAISON A PARIS. 30, QUAI D'ORLÉA
Mise à prix : 50.000 francs. Revenu brut : 8.000
S'adresser à Mes ROUGEOT, avoué; DUTERTRE, not et à M. COUTARD, curateur aux successi vacantes.

Hôtel angle **Bd PEREIRE,** 89, et r. Alphonse-de Neuville, 25 (17e). Cce: 637 m. Lib. loc. M. à p., 325.000 f. Adj. Ch. Paris, 5 mars. Me HUGUENOT, n., r. La Boétie,

Petites Annonces de la "Vie au Grand A

COLLECTIONNEURS, contre 75 centim nouveaux timbres de Liechtenstein sur c vue. Sancy, Schaan (Liechtenstein).

La Vie au Grand Air

N° 699 — 10 Février 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie February 10th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

SIMON FAIT DU VOL EN SPIRALE (1)

L'aviateur René Simon est, avec Roland Garros, Audemars et Barrier, de l'école des acrobates de l'air. Ils apprirent ensemble à devenir virtuoses en prenant des leçons du regretté John Moisant, en Amérique. Chaque jour, à Issy-les-Moulineaux où il s'entraîne, René Simon fait frémir les spectateurs par l'audace de ses vols et la maîtrise avec laquelle il les exécute. (*Détail technique : monoplan Blériot.*)

(1) Voir la double page.

FATALE EXPÉRIENCE DE PARACHUTE

UNE EXPÉRIENCE PRÉCÉDENTE

En octobre 1910, M. François Reichelt, faisait sa première expérience de parachute en sautant de 6 mètres de haut, sur un tas de paille.

L'INVENTEUR ET SON APPAREIL

M. François Reichelt, sujet autrichien, tailleur, rue Gaillon, avait établi un parachute qui n'avait aucun rapport avec la science.

ON RELÈVE LE CORPS

Dimanche dernier, le pauvre inventeur, en expérimentant son appareil à la tour Eiffel, faisait une chute atroce et se tuait sur le coup.

LA CHUTE FATALE DE REICHELT

Malgré l'imperfection de son parachute, qui n'avait jamais donné le moindre résultat satisfaisant, Reichelt voulut se lancer dans le vide, du haut de la première plate-forme de la tour Eiffel. Il mit 4 s. pour parcourir les 57 m. et son corps enfonça de 15 centimètres dans le sol. Nous en donnons la photographie à droite.

SOMMAIRE

Charles Ledoux	Couverture.
Simon fait du vol en spirale	87
Fatale expérience de parachute	88
Le recrutement des pilotes militaires, par le lieutenant Clerc	89
Les moteurs d'aviation, par Georges Prade	89
Le cyclisme hivernal, par Paul Hamelle	90
Comment j'ai battu Joë Bowker, par Ch. Ledoux	90
Après le rallye de Monaco	91
Le Carnet du Sportsman	92
Le Racing-Club s'affirme, par Jean Augier	93
Les acrobaties de René Simon à Issy-les-Moulineaux	94,95
Londres bat Paris en association	96
La culture physique est une science, par le Dr Heckel	97
Par-dessus l'Atlantique en dirigeable, par C. Bernard	97
Coup d'œil chez nos voisins	98
Le Bloc-Notes de la semaine	99
Les familles de pur sang, par René Riondet	100
Les débuts d'un champion, par W. George	100
Les courses de Pau	101
La soirée de boxe	102
Un cross cyclo-pédestre	102
La vie d'un Champion du Ring, par Jim Jeffries	103
Notre concours de Jeffries	104

AVIATION

Le recrutement des pilotes militaires

Un officier aviateur répond aux arguments d'Alfred Leblanc

Il a paru récemment dans la *Vie au Grand Air* (1) un court article d'Alfred Leblanc portant sur le principe de l'aviation militaire. Cet article, provenant d'un des maîtres de l'air, pourrait être gros de conséquences.

Il reprend, si je puis m'exprimer ainsi « à la ville », la thèse préconisée par le directeur du centre de Vincennes et que je vais résumer en peu de mots : Etablir un cadre permanent de l'aviation, comprenant quelques officiers dirigeants et instructeurs, faire donner par ces cadres une instruction aviatrice à tous les officiers de l'armée, ou du moins au plus grand nombre, et donner par ce moyen à l'aviation un développement national, en la rendant familière aux officiers de troupe.

Evidemment, pour des profanes, ce projet paraît séduisant, mais, s'il n'était soutenu par une autorité aussi respectable que celle du directeur de Vincennes, je dirais, avec la majorité des officiers aviateurs, qu'il est militairement insoutenable. J'aime mieux le combattre dans la personne du héros du Circuit de l'Est, puisque je suis un simple lieutenant, et je profite de qu'il a été exposé par l'éminent aviateur civil, pour donner les raisons de notre hostilité.

Tout d'abord, je me vois forcé de découvrir le bout de l'oreille de mes adversaires : un cadre restreint d'aviateurs militaires permanent, c'est-à-dire quelques aviateurs de carrière ; tout de suite, ce cadre technique sera pris de préférence dans une arme savante, l'artillerie, par exemple, menant les destinées de l'aviation et profitant des avantages qu'elle procure ; ensuite, la main-mise *ad vitam æternam* par une direction d'arme savante, celle de l'artillerie, par exemple, sur l'aviation militaire. Faut-il éviter Charybde pour tomber dans Scylla ? La 4e direction pour la 3e ? Non. S'il y a des avantages, il serait juste que ce soient les aviateurs-volant qui en profitent et non les aviateurs *in partibus* pris dans une arme privilégiée.

Mais, laissons de côté ces considérations trop particulières et élevons le débat. Je vais démontrer que le système que je critique est : 1° nuisible aux intérêts généraux de l'armée ; 2° sans profit pour l'aviation ; 3° coûteux pour l'Etat.

Un exemple éclairera mon réquisitoire : le système a déjà été essayé. Qu'a-t-il donné ? Le 23 février 1911, 10 officiers (j'étais du nombre) étaient détachés de leurs corps pour faire un stage à l'école Blériot à Pau, dans l'intérieur du 18e corps d'armée. L'ordre ministériel portait que nous devions être distraits aussi peu que possible du service de nos corps et ajoutait que cet envoi d'officiers avait pour but de propager la connaissance de l'aviation dans les corps de troupe. Or, il est arrivé que pour ceux dont les régiments étaient éloignés de Pau (pour moi, par exemple, dont le régiment était à Saintes), il n'a pu être tenu compte de l'ordre du ministre, car il va de soi que nous ne pouvions faire la navette journalière ou même hebdomadaire de Pau à notre régiment. Quant à ceux qui provenaient des régiments de Pau ou de Tarbes, malgré leur bon vouloir, ils n'ont pas eu le temps de concilier leurs deux services. J'en sais, des plus consciencieux, qui ont essayé et ont dû y renoncer. Il faut considérer, en effet, que l'apprentissage du vol demande une présence constante sur l'aérodrome, car il faut pouvoir profiter pendant les mauvais temps de toutes les accalmies permettant une leçon, il est, en outre, un dicton courant parmi nous : qu'on apprend autant à regarder voler les autres qu'en volant soi-même. Alors, de quel œil un capitaine de batterie ou de compagnie verra-t-il un lieutenant sur lequel il ne peut compter et qui est à l'aérodrome, précisément dans le moment où sa présence avec la troupe serait le plus nécessaire. Je sais d'excellents officiers qui se sont attiré l'inimitié de leur chef de troupes, parce qu'au lieu d'être résolument aviateurs, ils ont voulu, par excès d'obligeance, être au four et au moulin.

Comme, à Pau, nous étions à la fois dépendants du 18e corps d'armée et de la direction aéronautique, nous recevions des ordres contradictoires et nous ne savions plus s'il fallait obéir à la direction ou au corps d'armée. Il nous est arrivé ainsi de passer deux mois dans nos corps, au mois de juin et de juillet, rappelés d'urgence par le corps d'armée, alors que l'inspection aéronautique nous croyait à Etampes, et l'un d'entre nous fut menacé d'être porté déserteur par son corps, pendant un voyage aérien que l'inspection aéronautique l'avait autorisé à faire ! Voilà les bienfaits de l'instruction mixte.

Revenons à la discussion générale. Si on mettait à exécution le projet de M. Leblanc, les officiers qui feraient un stage dans l'aviation devraient y être envoyés nécessairement aux périodes de beau temps : été, automne, c'est-à-dire au moment où l'instruction dans les régiments est intensive et où la présence des officiers au corps leur serait profitable.

LIEUTENANT CLERC

Lorsque ces officiers auront acquis au péril de leur vie, à force de casser (car on casse pendant l'apprentissage, nul ne l'ignore) et aux frais de l'Etat, une maîtrise suffisante, quand ils seront enfin brevetés militaires, c'est le moment qu'on choisira pour leur dire : « Vous avez été à la peine, vous ne serez pas à l'honneur ; vous êtes maintenant aptes à rendre des services, nous vous mettons à la porte. On va vous remplacer par de nouveaux venus. » Singulière méthode qui consiste à avoir toujours des apprentis et jamais d'ouvriers. Il m'est désagréable (je le dis en passant) d'avoir à contredire catégoriquement un aviateur dont la compétence est justement célèbre et qui compte parmi nos gloires nationales mais, quoi qu'en dise M. Alfred Leblanc, il faut un entraînement continuel pour faire un aviateur militaire. Pour un officier, voler n'est rien, ce qui lui est surtout difficile à acquérir, c'est à se diriger sur tous pays, à reconnaître à toute hauteur des formations et des effectifs, à deviner aux formations prises l'intention de l'adversaire, à observer sans cesse, quel que soit le temps, à rédiger un rapport sommaire, un croquis, pendant qu'il lutte contre les remous, à atterrir dans des conditions défectueuses, à se débrouiller en pleine campagne avec des moyens de fortune. Il lui faut dans ses instants de loisir se mettre au courant des inventions, des perfectionnements, surveiller son matériel, son personnel, son appareil, connaître à fond ce dernier, diriger ses mécaniciens et surtout conserver l'entraînement moral nécessaire à tout aviateur.

Nous avons tous appris que, pour garder notre audace, pour considérer le danger comme un compagnon sans importance, il nous faut un perpétuel contact avec un milieu où on risque constamment sa vie et la risquer soi-même tous les jours. Telle hardiesse qui me paraît naturelle au moment où je la fais, me semble inconcevable, lorsque j'y songe après un long repos, d'un mois, par exemple ; j'ai observé le même phénomène chez tous mes camarades et lorsque je reprends mon appareil, après n'avoir pas volé de longtemps, j'éprouve un petit frisson que je n'ai pas lorsque je le reprends après l'avoir quitté la veille. Voler, préparer son vol, observer, demande donc un entraînement perpétuel. Qu'on demande aux Bellenger, aux de Malherbe, aux Ducourneau, si un aviateur militaire s'improvise ! S'il suffit pour le former de quelques leçons de 5 heures à 7 heures. On a cité le cas de Garros, volant de Paris à Angoulême, sans s'être jamais auparavant entraîné aux vols à travers la campagne ; mais il est bon de dire que c'est là un trajet classique et facile, puisqu'on a pour se repérer la Loire et la grande ligne Paris-Bordeaux. D'ailleurs, pour un qui a réussi, combien se sont égarés sur des terrains où les repères sont rares. C'est pourtant sur ces terrains-là que les aviateurs militaires devront manœuvrer.

J'ai dit tout à l'heure que le système incriminé serait très onéreux pour l'Etat. Je le prouve : un aviateur instruit ne casse plus ou casse très peu dans des occasions exceptionnelles. La période de casse est celle de l'apprentissage. La casse moyenne par élève monte à 3.000 ou 4.000 francs jusqu'au momoment où il passe son brevet de l'Aéro-Club ; il faut joindre à cette somme, 500 ou 600 francs de paiement d'apprentissage ; certaines maisons traitent à forfait pour des prix variant entre 2.000 et 4.000 francs. Entre le brevet de l'A. C. et le brevet militaire, on peut admettre que l'élève casse encore pour 1.000 francs, soit de 3.000 à 6.000 francs pour la période d'instruction. En tablant sur ces chiffres, quelle dépense énorme et improductive représenterait le passage de tous les officiers dans l'aviation ; à 500 élèves par an, cela ferait de 1.500.000 francs à 3 millions de gâchés, puisque les élèves retourneraient dans leurs corps et perdraient rapidement le bénéfice de leur stage ! Je l'ai montré plus haut...

A la place de cette théorie, installons plutôt celle qui nous donnera une école militaire d'avionnerie où se formeront méthodiquement des pilotes exercés. Ceux-ci, restant dans le métier aussi longtemps qu'ils y rendront des services, nous donneront la véritable et seule possible suprématie de l'air.

Et cela dit, je demande à M. Alfred Leblanc, mon estimé maître ès vol il y a quelque dix mois à Pau, de bien vouloir me pardonner cette réfutation sans cérémonie, en faveur du sentiment patriotique qui me pousse à dire ce que je crois être la vérité.

Lieutenant Clerc,
Breveté militaire d'aviation.

(1) Voir la *Vie au Grand Air* du 20 janvier.

Les moteurs d'aviation

Quel serait le moteur idéal?

L'empereur allemand, Guillaume II, vient d'avoir une fois de plus, un geste, et il faut l'avouer, un geste heureux. Au point de vue commercial et industriel, le chef d'Etat de nos voisins d'Outre-Rhin a, le plus souvent, des initiatives heureuses. C'est un merveilleux, et toujours en éveil, chef d'industrie et de maison de commerce.

Guillaume II vient donc d'offrir un prix de 50.000 marks à distribuer, en janvier 1913, à l'inventeur — allemand — du meilleur moteur d'aviation. J'ai lu, à ce sujet, avec quelque surprise, que jamais les Allemands ne rattraperaient leur retard, air facile et dangereux, qui n'est lui-même qu'une vieille reprise de l'air ancien : « Ils n'en ont pas en Angleterre ! » Ayons le courage de le dire : c'est idiot. L'industrie automobile en Allemagne est aujourd'hui tout à fait capable de construire d'excellents moteurs d'aviation, d'autant plus que nous lui avons donné l'exemple et qu'elle n'a qu'à nous imiter. On a, dernièrement, agité à ce point de vue la question des brevets. Il importe de préciser ce point. En matière de défense nationale, il n'y a pas de brevets. Si l'on considère l'aéroplane et son moteur, par conséquent, comme des engins de guerre, il n'y a aucun brevet qui puisse les défendre contre une imitation, eût-elle les allures d'une simple contrefaçon.

Supposez, en effet, qu'un gouvernement, grâce à ses espions, arrive à dérober le secret de construction d'une culasse ou d'une hausse, je ne le vois pas bien venant ensuite demander l'autorisation de les construire !

Mais il importe, à ce sujet, de se demander : Qu'est-ce qu'un moteur d'aviation ? On disait jadis : c'est un moteur qui pèse 1 kilogramme par cheval. Nous en sommes encore loin, et l'on vole très bien. Pour beaucoup, c'est un moteur rotatif, ou plutôt, car l'expression peut prêter à confusion, un moteur dont les cylindres tournent autour de leur axe, mais il y a les huit cylindres en V qui marchent très bien. C'est même ainsi avec les Antoinette que débuta l'aviation. Ces moteurs étaient à refroidissement par eau. Aujourd'hui, il y a en plus l'ailette simple avec mouvements du cylindre, l'ailette simple sans mouvement, l'air cooling. Les moteurs varient de puissance, de poids total, de poids au cheval, de régime. Si bien qu'on ne peut guère définir un moteur d'aviation que par cette réponse un peu à la Gribouille : c'est un moteur avec lequel un aéroplane peut voler. Mais il y a mieux encore : en général, on ne fait pas un moteur pour un aéroplane, on fait l'aéroplane pour tel type de moteur dont on est satisfait et c'est certainement la cause première la plus profonde de l'unification de certains types, surtout en monoplan.

Cela n'empêche pas qu'il y ait peut-être quelques idées générales nécessaires, et pourquoi les intéressés, c'est-à-dire les fabricants d'aéroplanes, ne nous répondraient-ils pas eux-mêmes ? Nous allons donc leur

dresser le petit questionnaire suivant, et nous publierons leurs réponses :

Comment concevez-vous le moteur idéal d'aviation, aux points de vue précis suivants :

1° Puissance totale, maxima et minima.
2° Puissance au kilogramme.
3° Poids total, maximum et minimum.
4° Encombrement.
5° Régime et variété de régime par rapport à la puissance.
6° Mode de conception (cylindre en éventail rotatif, fixe, en V, etc.).
7° Mode de carburation et d'allumage.
8° Prix de revient.
9° Durée minima.
10° Consommation au cheval (huile et essence).

Nous ne saurons peut-être pas ainsi ce qu'est le moteur d'aviation, mais nous saurons ainsi ce qu'il devrait être.

GEORGES PRADE.

Le Cyclisme hivernal

Le moyen de nous défendre contre les rigueurs de l'hiver en bicyclette.

DEUX mots dont l'accouplement étonnera. Pour la plupart d'entre nous, hiver est synonyme de repos, au moins de repos cycliste. Aussi bien, dois-je en convenir, les journées courtes et tristes, les ciels sombres, froids et humides, les paysages en deuil, les routes défaites n'invitent guère aux longues randonnées ; et le touriste pacifique qui, la mauvaise saison venue, se confine dans son home, a des excuses. Mais les autres ! le sportsman, épris de l'effort pour l'effort ! et celui même que nos voisins appellent d'un nom si expressif, le « butterfly rider », le cycliste papillon, quelle faute est la leur, lorsqu'ils remisent leur bécane. Faute de paresse, et surtout faute d'ignorance !

Oh ! j'entends bien que par nos rues laidement boueuses, circulent d'un bout de l'an à l'autre, des gens à bicyclettes : ceux-là ne pédalent que par devoir professionnel, pour économiser de l'effort ou gagner du temps ; mais quittez la ville, poussez une pointe dans la campagne. Déserts, ces chemins où s'égrenaient naguère les tintinnabulantes théories de cycliste en liesse ; à peine aujourd'hui le son rare d'un grelot trouble la paix des bois. Nul autre signe de vie au promeneur isolé, que le vol d'un merle, noir éclair coupant le sentier. La première chute de neige qui vêt nos routes de blancheur silencieuse, nous immobilise. Au vrai, nous ne l'avions pas attendue. Dès la fin de l'automne, dès le jour où il lui semble que

Pour la dernière fois, le soleil tiède a lui,

la gent pédalante prend ses quartiers d'hiver. Elle remise ; elle a tort, et doublement tort.

Le sport d'hiver n'est pas seulement un exercice hygiénique — qui nous aguerrit contre les menues misères de la dure saison — un merveilleux tonique des muscles et de la volonté. C'est, et par là même, une joie, le plus « exhilarant » des plaisirs. D'abord, il y a les belles journées, moins rares qu'on ne les imagine, perdues pour l'homme trop prudent ou trop pressé, qui a mis son cheval de fer au grenier ; il y a la course, à travers la splendide féerie des paysages d'hiver, entre les rangées d'arbres de givre et de cristal, sur la route glacée qui craque joyeusement sous la morsure du pneu ; la course brève « dans l'air crispé du matin », qui exalte nos énergies autrement que la molle balade estivale. Et même en dehors de ces splendides journées, sourire du ciel au courageux qui n'a pas désarmé, il y a la lutte de tous les jours avec l'hiver sous toutes ses formes, même les plus hostiles, même les plus déplaisantes.

La mâle poésie de ce duel et son ivresse, mieux que par tout autre, elle a été dite, analysée, glorifiée, par l'ex-champion de toute distance de la N. C. U., le grand sportsman et grand touriste, l'Irlandais R. G. Mecredy, apôtre et chantre du cyclisme hivernal. Le paraphraser serait l'affaiblir. Ecoutons-le :

« Aux caresses de la brise a succédé la morsure de la bise... C'est le temps où le philosophe fait sa provision de tabac et de livres... » Eh ! bien, si vous voulez qu'il goûte pleinement, par le contraste, les joies de l'intérieur, commencez par le jeter dehors : « Allègrement, il plongera dans la campagne dormante et labourera mille après mille de route boueuse. Le vent froid l'excite à la lutte. A travers la pluie qui le fouette, il marche comme à l'encontre d'un ennemi... En vérité tout ce déploiement de courage n'a pas d'objet visible ; et pourtant, il y a, dans cet effort, je ne sais quoi d'héroïque, une profonde jouissance animale. Il y a aussi de l'humour et de la philosophie, dans ce combat pour rien. Des chevaux-vapeur d'énergie sont dépensés, des dangers courus, des douches subies au cours de ces expéditions sans but... » Mais non sans résultat. « Sous cette folie se cache un dessein sage, ignoré peut-être — il n'importe — de qui le réalise. Par ces courses, apparemment vaines, mais qui ont rempli ses poumons d'air pur, fait couler un sang plus frais dans ses veines, peuplé son cerveau de claires visions, il conquiert la santé... » et autre chose encore « une appréciation plus vive des bonnes choses dont il s'est volontairement et passagèrement exilé... Le vieux Falstaff lui-même, le génial bon vivant, n'aspira jamais le bonheur à plus amples bouffées, que notre pédaleur, au retour de son équipée. De sa chaise longue, où reposent ses membres fatigués, l'âme du philosophe monte parmi les flocons de fumée ; et la fée nicotine le promène à travers des paysages bleus, ce pendant que dehors, le vent hurle, la pluie cingle les vitres... Croyez-vous que ces plaisirs il les aurait connus, qu'il aurait trouvé la même saveur à ses livres et à son tabac, s'il n'avait pas quitté le coin du feu. Non, soyez-en sûr, il aurait passé une méchante, tout au moins, une quelconque soirée... » Cette joie, d'où procède-t-elle ? d'une sensation que les athlètes connaissent bien, la sensation de la forme, qui est l'apogée de la force : « Celui, dit Mecredy, qui n'a jamais connu l'état physique qu'on appelle une condition parfaite, ne peut avoir aucune idée du plaisir aigu, qui accompagne le sentiment de la force. Il y a une sauvage volupté (*fierce delight*) à lutter de front avec Borée et de se rire de sa morsure, à pédaler à travers la boue gluante avec la régularité invariable d'un piston, à traiter la côte comme si elle n'était pas. »

Mais ce sont là plaisirs que la nature réserve à ses privilégiés. Pourquoi dès lors nous en parler ? Tout le monde ne peut pas être ou avoir été champion. D'accord ; mais de ces biens, pourtant, chacun peut retirer sa part dans la mesure de ses moyens, que l'exercice accroît, et donc de son vouloir. Entre les rois du muscle, et nous, gens du troupeau, la différence est de degré, non de nature. Alors imitons-les de loin, entraînons-nous, équipons-nous, pour la bataille.

Comment ? par des sorties quotidiennes, graduées et méthodiques. C'est un art de marcher contre le vent ; le « secret de cet art est de maintenir une allure uniforme. Rien de funeste comme l'alternance des sprints et des sur-place. » Le jeu de la cheville, le fameux « ankle-play » si négligé aujourd'hui est de « la dernière importance. Qui veut lutter avantageusement avec Borée doit soigner son style. »

En somme, et c'est l'idée qui domine le sujet, celle qui doit régler notre tactique, le cyclisme hivernal est une petite guerre. L'hiver est l'ennemi. Contre cet ennemi qui, lui, ne fait pas de quartier, entrer en campagne, avec son attirail d'été, c'est s'attaquer à un géant bardé de fer, avec un fusil de paille et un sabre de bois. Non, il faut d'abord s'armer, et armer sa monture.

Nos pratiques voisins ont noirci d'innombrables pages sur ce thème : la toilette du cycliste hivernal, et leur expérience dans ce domaine est considérable. Retenons-en que le vêtement doit-être chaud et léger — relativement, pour ne pas contrarier le jeu des jointures — tout laine de shetland et flanelle. Les jerseys, genre sweater, sont recommandés. Pour combattre le froid aux mains, d'épaisses mitaines en laine, sans séparation de doigts ; voire de petits manchons (muffs) qui se prolongent jusque sur le guidon ; des fermetures élastiques aux poignets, empêchant l'air de gagner les bras. Contre le froid aux pieds des protections additionnelles, bas épais, guêtres-leggings, sont préconisées, et aussi « l'ankle-play », qui favorise la circulation ; au besoin, un temps de marche rapide.

A part quelques journées exceptionnelles et la bonne condition physique aidant aussi, le simple mouvement suffit à réchauffer les extrémités inférieures, d'autant qu'il s'agit ici, non de longues randonnées, mais de brèves balades à vive allure.

Mais au-dessus des pieds, il y a les genoux.

Mecredy nous recommande un petit appareil de son invention, simple autant qu'efficace, et qui n'est pas dans le commerce, mais que chacun se fabriquera aisément, « avec un morceau de macintosh, découpé de façon à épouser la courbe du genou et qui s'attache aux knickers en haut par le moyen de crochets et d'œillets à 15 centimètres au-dessus, en bas par le moyen d'un fil, à 7 centimètres au-dessous du genou dont seule la partie externe est protégée. Sur tout cela, un vaste manteau, genre pèlerine, couvrant jusqu'aux poignées.

Voilà pour l'homme. Reste la machine.

La description sera vite faite ; elle doit être l'antithèse de l'autre, de la machine chère à notre ami le cycliste papillon. Une multiplication faible, des pneus robustes, de larges garde-boue à l'avant et à l'arrière, s'avançant loin, descendant bas, « encaissant » pour ainsi dire les roues et capables de protéger les pignons, la chaîne, le pédalier et les pieds du pédaliste, des injures de la boue. La petite reine enfin sera sage, abdiquant la coquetterie des nickels qui se rouillent, de revêtir une sévère toilette noire. Alors elle sera prête.

PAUL HAMELLE.

BOXE

Comment j'ai battu Joë Bowker

C'est d'un ancien champion du monde que Ledoux a triomphé.

LORSQUE je partis pour Londres, je savais que l'adversaire qui allait m'être opposé était un homme de réelle valeur. Joë Bowker est en effet un ancien champion du monde. Aussi, étais-je un peu ému à la pensée de ce grand début devant le public anglais et surtout dans une salle aussi élégante que celle du National Sporting Club. Les Français avaient mis leur confiance en moi : en étais-je digne ? A vrai dire, mes partisans, au commencement de la rencontre, étaient en droit d'en douter. Je ne cherchais pas encore à frapper. Je ne désirais qu'une chose, m'assimiler le jeu de Bowker et savoir s'il possédait un « punch » puissant. C'est pourquoi, pendant les deux premiers rounds, je me contentai d'encaisser sur les gants ; puis, me rendant compte que ses coups ne m'abattraient pas, j'essayai d'arrêter avec la figure. L'expérience m'avait satisfait. Je pouvais continuer et jouer franc jeu sans crainte. C'est alors que je commençai à faire du travail efficace. A la troisième reprise, je rentrais du gauche et du droit, alors que jusqu'alors je ne m'étais servi que du droit, afin d'avoir une contenance. La partie, jusque-là à l'avantage de Bowker, devenait égale.

LE CUISINIER-BOXEUR LEDOUX

La quatrième reprise était vivement menée. A la seconde minute, Bowker se plaignait d'avoir été frappé trop bas. Il exagérait, je lui serrais la main et je continuais à occuper mon temps en cherchant l'ouverture qui me permettrait de porter le coup dur,

A partir du cinquième round, je crois que l'avantage ne fit que croître en ma faveur. Ce qui étonnait, me dirent des spectateurs, c'est que l'un et l'autre, petits hommes de 52 kilos, nous frappions avec la force de poids moyens. A la sixième reprise, Bowker commençait à adopter la méthode strictement défensive, cherchant seulement à pratiquer les coups d'arrêt. Je dois dire que maintes et maintes fois, alors que je croyais pouvoir porter le « punch » définitif que j'espérais, l'Anglais esquivait avec une admirable science.

Nous arrivons au neuvième round : six fois j'envoie rouler Bowker sur le sol où il reste jusqu'à neuf secondes presque chaque fois. Contrairement à ce qu'on a coutume de raconter sur les arbitres et chronométreurs anglais, je crois que les secondes étaient comptées correctement. Mais il est certain que moi, qui attendais l'effet de mes coups, à peine une seconde était-elle passée que je croyais avoir atteint la dixième. Lorsque vous êtes debout à côté de votre victime qui va peut-être se relever, le temps semble interminable. Jusque-là, j'avais surtout travaillé à l'estomac, mais pour finir mon adversaire j'employais des crochets à la mâchoire.

Pour lui fatiguer la tête et les yeux, quand il se relevait, le tournais continuellement autour de lui afin de l'agacer, de le forcer à me chercher. Il ne me trouvait pas, je me lançais avec vitesse et le renvoyais à terre. Le gong du neuvième round le sauva, mais il était fini. Du droit, je recommençais ma besogne au dixième round. Après avoir envoyé mon rival cinq fois encore à terre et au moment où il allait se relever, l'arbitre, M. Douglas, jugeant que la punition avait trop duré, arrêtait le combat et me donnait la victoire.

Je ne puis dire combien ce résultat me fit plaisir et je suis heureux de rendre hommage publiquement au courage invraisemblable du pauvre Joë Bowker. J'ai gagné, c'est bien, mais maintenant je vais rencontrer Digger Stanley et je voudrais bien devenir champion d'Europe des poids coqs.

CHARLES LEDOUX.

APRÈS LE RALLYE DE MONACO

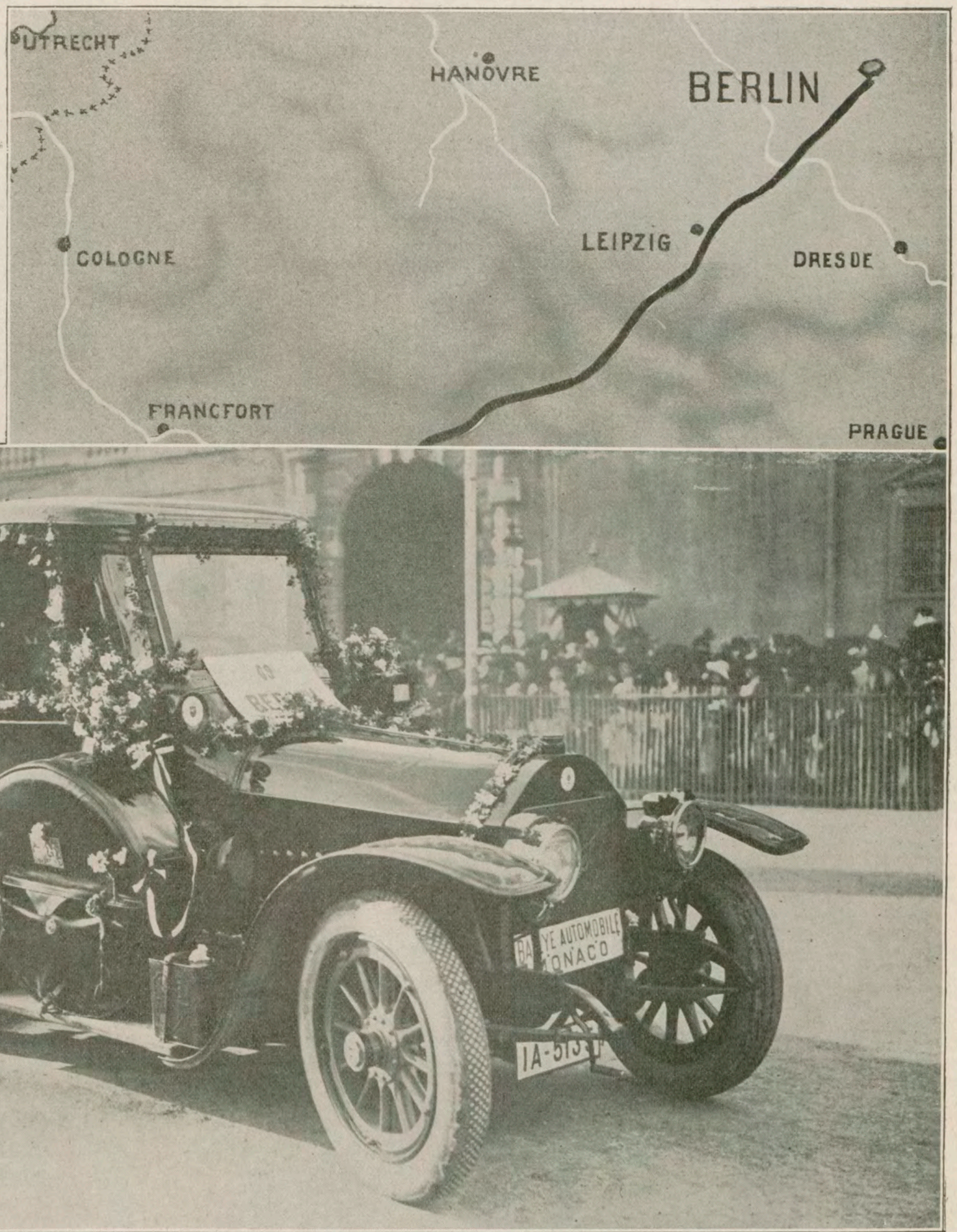
De Berlin à Monte-Carlo par la route, en plein hiver, c'est là une belle randonnée et il est nécessaire, pour la réussir, sans heurts, sans accrocs, à une vitesse moyenne honorable, d'avoir en main une voiture de premier ordre.

Un sportsman berlinois, M. Beutler, qui prenait part, il y a quelques jours au Rallye Automobile organisé par la principauté de Monaco, vient de nous prouver d'éloquente façon, que, sans posséder une automobile de grande puissance, il était non seulement possible d'abattre les 1.700 kilomètres qui séparent la capitale allemande de la perle de la Riviera, en 58 heures, arrêts compris, c'est-à-dire à près de 30 kilomètres à l'heure de moyenne, mais encore de battre très loin, les 80 concurrents pilotant la plupart des voitures plus puissantes et qui, presque tous, étaient partis soit de Paris, soit d'Amsterdam, soit de Turin, soit de Bruxelles, et par conséquent avaient eu à couvrir, pour atteindre Monte-Carlo, un beaucoup moins grand nombre de kilomètres que le vainqueur. Le vainqueur M. Beutler pilotait une Berliet, une 16 chevaux seulement, néanmoins des plus confortables, montée en limousine et dans laquelle avaient pris place quatre personnes.

Nos lecteurs constateront avec nous que ce raid, exécuté en plein hiver par la boue et le vent, sous la neige et sous la pluie, constitue une superbe performance dont le conducteur, et également le constructeur de la voiture, peuvent être particulièrement fiers, d'autant plus que la vitesse moyenne du véhicule n'entrait pas seule en ligne de compte ; l'état mécanique du châssis étant également un des coefficients les plus importants du classement.

La Berliet a donc triomphé de tous ses concurrents français et étrangers, parce que c'est la voiture qui, à tous les points de vue, a donné les meilleurs résultats.

P. S.



LE TRAJET ACCOMPLI PAR LE VAINQUEUR

Julius Beutler, parti de Berlin, le 19 janvier, pour les 1.700 kilomètres du parcours, arrivait le 22 janvier, à minuit 50, à Monte-Carlo. La Berliet du vainqueur était une 16 chevaux à 4 places.

LA TRIOMPHATRICE DU RALLYE.

La victoire est revenue, dans le Rallye Automobile de Monaco, à la voiture Berliet, pilotée par M. Julius Beutler (*Détails techniques : magnéto Bosch, pneumatiques Continental*).

LE CARNET DU SPORTSMAN

LA COUPE MICHELIN

L'Aéro-Club de France vient de faire paraître le nouveau règlement de la Coupe Michelin pour 1912. On sait, en effet, que ce règlement est modifié chaque année.

Il s'agira maintenant de couvrir une série de boucles, avec des escales en des points fixes et une moyenne minimum à atteindre.

Cette moyenne atteinte, il n'y a aucune raison pour que le concurrent ne continue à tourner pendant des jours et des semaines jusqu'à la panne définitive. Enfin, c'est une conception. Ce qui est bien plus délicat, c'est qu'un parcours fixe est déterminé pour l'épreuve. Le centre commun aux trois courbes est Paris et le parcours touche Reims, Orléans, Chartres. A première vue, la mesure paraît équitable; elle semble placer tous les concurrents sur un pied d'égalité. En réalité, elle avantage ceux qui sont installés à Paris ou près de Paris. Pour un constructeur de province, pour un inventeur ingénieux, dépourvu de fonds, le cas peut se présenter — s'il est rare, il n'en sera que plus intéressant — c'est une complication; ce sont des frais considérables à risquer pour une entreprise aléatoire.

Mais la Coupe Michelin n'est pas seulement une épreuve française. Elle est ouverte à toutes les nations affiliées à la Fédération Aéronautique Internationale. Il ne peut pas être question d'imposer aux concurrents étrangers de venir disputer la Coupe à Paris. Il faudra donc que chacun des Aéro-Clubs affiliés établisse un parcours analogue au parcours français. Cela sera-t-il toujours possible? Et si le parcours belge, par exemple, ou le parcours anglais, se rapproche du nôtre au point de vue des difficultés, il est certain que ceux qui seront établis en Russie ou aux Etats-Unis pourront certainement l'être au-dessus de plaines inhabitées, où les dangers sont moindres et les vols plus réguliers.

Il y a là une difficulté. Mais ce n'est pas à nous qu'il incombe de la résoudre.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 11 FÉVRIER, — Cyclisme ; Course de demi fond entre Dickentmann, Guignard, Léon Didier et Butler.

DIMANCHE 11 FÉVRIER. — Association : Racing-Club contre Gallia-Club.

DIMANCHE 11 FÉVRIER. — Rugby : Sporting-Club Universitaire de France contre Sporting-Club de Vaugirard.

DIMANCHE 11 FÉVRIER. — Hippisme : Courses à Vincennes (trot) et à Pau.

MERCREDI 14 FÉVRIER. — Boxe : Match Moreau-Gunther.

JEUDI 15 FÉVRIER. — Hippisme : Courses à Auteuil.

SAMEDI 17 FÉVRIER. — Boxe au Wonderland.

Les aviateurs à la guerre.

Nous venons de recevoir la lettre suivante de l'aviateur italien dal Mistro qui est allé défendre son pays en Tripolitaine.

« *Mon cher Joker,*

« Vous savez que je me trouve à la guerre avec un Deperdussin 50 chevaux. J'ai déjà fait beaucoup de vols et ils ont bien réussi. Deux fois, quand je suis allé évoluer au-dessus de l'ennemi, j'ai été la cible des Mausers, mais heureusement je n'ai pas été atteint.

« La vie n'est pas gaie ici. Pourtant nous sommes heureux de souffrir pour notre patrie. Nous dormons dans la paille et le matin, nous sommes quelque peu endoloris et courbaturés. Quand nous volons, c'est le froid qui nous attaque, mais toujours en avant et courage! L'aviation est très difficile, pour beaucoup de raisons, dans cette contrée : la principale est que chaque fois que nous décollons, nous devons passer au-dessus d'une colline de 320 mètres de haut. De plus, le terrain est coupé par un fleuve. C'est vous dire la difficulté d'évoluer et les courants d'air terribles que nous rencontrons.

ACHILLE DAL MISTRO,
Lieutenant-Aviateur
Cirénaïcar Denar. »

La simplicité de cette lettre fait frémir ! Nos lecteurs trouveront dans la page du Bloc-Notes, la photographie du courageux pilote.

Ce doit être un lapsus.

Dans le procès-verbal du Prix Deutsch de la Meurthe, de 10.000 francs, qui vient d'être attribué à notre collaborateur André Beaumont, nous avons légèrement été étonnés de lire les titres, quelque peu fantaisistes de certains aviateurs.

C'est ainsi que le capitaine Bellenger était cité pour ses voyages Bordeaux-Paris et Pau-Paris, au lieu de Paris-Pau et retour ; que Fourny était considéré comme recordman de la distance, alors qu'il n'est plus que celui de la durée, et qu'André Beaumont était intitulé vainqueur... de Paris-Madrid.

Certes, ce sont là des lapsus, mais si l'histoire de l'aviation était écrite un jour avec ce procès-verbal !

L'homme aura-t-il des ailes ?

La maison Peugeot vient d'offrir un prix de 10,000 francs pour provoquer la première envolée de l'homme par sa seule énergie musculaire, sur un terrain plan. Le système est laissé aux choix des concurrents, mais il est interdit d'avoir des entraîneurs, soit pendant la lancée sur le sol, soit pendant le planement en l'air.

Il faudra franchir en l'air la distance d'un décamètre, marquée sur le sol par deux parallèles. Aucune partie de la machine ne devra toucher terre entre les deux parallèles, l'espace à franchir étant assimilé à un fossé de dix mètres de large. Enfin, une fois que la performance aura été accomplie dans un sens, elle devra être effectuée immédiatement une seconde fois en sens inverse.

Voilà l'empire des airs ouvert aux bicyclettes ailées. Il se pourrait fort bien que l'aviateur Gibert et son ami Jacquelin, inventeurs d'un appareil de ce genre, gagnassent ce prix qui se disputera à partir du 1er juin prochain. A moins que...

Renvoyé à qui de droit !

Nous recevons chaque jour des lettres de soldats que leurs études destinaient à rendre des services dans les centres d'aviation et que le formalisme régimentaire a envoyé éplucher des pommes de terre dans des casernes. Nous publions l'une d'elles :

« *Mon cher Joker,*

« Soldat au 134e de ligne à Mâcon, depuis le mois d'octobre, mon ambition est d'être affecté comme pilote à une station militaire d'aviation, même si cette affectation exigeait un rengagement.

« Ancien élève de l'Ecole d'Electricité Bréguet, j'ai travaillé dans divers ateliers d'automobiles et d'électricité et chez un amateur construisant pour lui un monoplan. La création probable de nouvelles sections d'aviation exigeant un nouveau personnel, et la demande, par la voix hiérarchique, ne donnant, comme j'ai pu le constater, aucun résultat, je vous serais très obligé de bien vouloir m'indiquer les conditions et formalités à remplir pour être affecté à une de ces sections. »

Hélas ! nous ignorons les procédés susceptibles de fléchir le cœur des autorités militaires. Pour notre part, nous connaissons beaucoup de jeunes gens dans le cas de notre correspondant, et l'un d'eux n'est autre que l'excellent boxeur Robert Eustache. Il fit son apprentissage avec Wilbur Wright et le comte de Lambert, est diplômé, lui aussi, de l'Ecole d'électricité et... fait de l'équitation !

Ne confondons pas !

La maison Gnôme, dont le directeur M. Louis Seguin vient d'être décoré de la Légion d'honneur, nous prie de faire remarquer que les plus grands raids suisses et le record suisse de hauteur ont été obtenus sur des appareils munis du Gnôme. Failloubaz, le seul aviateur, ayant participé aux manœuvres suisses de 1911, avait également un Gnôme.

Automobile et mécontentement.

Hélas ! le Rallye Automobile de Monaco s'est terminé par le mécontentement général. On ne pouvait mieux réussir à se mettre tout le monde à dos. Il est vrai que la complication du réglement laissant la plus grande part d'appréciation au bon plaisir des juges devait entraîner des injustices. Tous les lauréats furent furieux, les autres encore plus. Quant aux juges, ils n'eurent plus qu'à se dissimuler, après avoir établi un classement où une parenté avec l'Empereur d'Allemagne entra en ligne de compte, beaucoup plus que le confortable de la voiture qui, d'ailleurs Française, attirait cependant tous les regards.

Les 852 pièces d'une bicyclette.

Il est peu, il n'est pas, peut-on dire, de cyclistes qui se soient demandé de combien de pièces se composaient leur bicyclette. Pour simple qu'elle apparaisse, la « petite reine » ne comporte pas moins de 852 pièces. On les peut dénombrer ainsi :

Le cadre comprend : 8 tubes, 6 chemises intérieures, 10 goupilles, 2 entretoises, 4 raccords, 1 boulon, 1 écrou et 2 tubes pour tige de selle : 34 ; la fourche de direction : 1 tête de fourche, 2 fourreaux, 1 tube, 3 chemises intérieures, 4 cuvettes, 1 collier de serrage, 1 boulon, 1 écrou, 1 contre-écrou, 66 billes, 2 tubes pour le guidon et 2 poignées : 85 ; le pédalier : 1 tube-cuvette, 2 contre-écrous, 2 vis de serrage, 1 axe, 2 cônes, 1 rondelle, 22 billes, 2 manivelles, 1 roue dentée, 5 vis ou chevilles, 2 clavettes, 2 écrous et 2 rondelles : 45 ; la roue arrière : 1 jante, 1 chambre, 1 valve en 8 parties, 1 enveloppe, 32 rayons, 32 cheminées, 1 axe, 2 écrous, 2 cônes, 1 graisseur, 1 corps de moyeu, 2 cuvettes, 2 rondelles, 6 billes, 1 pignon, 1 contre-écrou : 104 ; la roue avant : même nombre sauf le pignon et le contre-écrou : 102 ; les tendeurs de chaîne : 2 boulons, 2 écrous et 2 chapeaux : 6 ; la chaîne : 96 maillons se décomposant chacun en 4 parties, savoir : 2 flasques, 1 rivet et 1 rouleau, soit au total 384 auxquels s'ajoutent le boulon de jonction et son écrou : 386 ; les pédales : 2 axes, 4 joues, 2 tubes de recouvrement, 4 cuvettes, 2 cônes, 4 écrous, 2 écrous de recouvrement, 2 rondelles, 40 billes et 4 scies : 66 ; la selle : 1 cuir, 4 ressorts, 4 pièces à la tension, 3 au chariot, 8 rondelles ou contre-rivures et 4 écrous : 24. Total : 852. Et en cherchant bien, on en trouverait d'autres encore.

Moins de brutalité, s. v. p. !

L'autre semaine, un joueur de rugby est mort à la suite de coups reçus dans un match, coups qui provoquèrent une péritonite. C'est la troisième victime du rugby depuis le début de la saison.

Le football n'est pas responsable de cet état de choses regrettable, mais il faut avouer qu'en province, les équipes en présence se détestent souvent avec une persévérance et une force, qui rappellent les haines antiques. Cette rivalité n'appartient plus au sport. Et dans l'ardeur de la lutte, il est fréquent de voir certains équipiers se brutaliser comme ils n'oseraient le faire dans la rue. Sous l'étiquette sportive, ils assouvissent leurs inimitiés personnelles avec un cœur qu'ils feraient mieux de mettre au service du jeu !

N'importe, si la boxe avait fait trois morts dans la saison, quelles protestations aurait-on entendu formuler ! Pourquoi ?

On aurait pu le prévenir...

On se souvient qu'à une séance de boxe donnée récemment dans un établissement qui se fondait, la particularité ingénieuse consista dans le remplacement au dernier moment de tous les champions annoncés par de misérables garçons qui ignoraient tout du « noble sport. ». Procédé bizarre autant qu'étrange ! Mais le plus curieux est que parmi les hommes sur lesquels était faite la publicité, l'un d'eux Tom Tees, ancien champion amateur d'Angleterre, n'avait jamais été pressenti pour venir combattre à Paris.

C'est ce qui résulte d'ailleurs d'une communication faite par lui à notre confrère anglais, le *Sporting Life* : il lui a assuré qu'il n'avait pas eu connaissance de cet engagement et qu'il n'avait pas été malade, alors que les organisateurs de *Magic City* s'étaient servis de cette excuse. Tees ajoute qu'il n'a jamais rompu un contrat et espère que les impresarii sérieux ne lui tiendront pas rigueur du procédé cavalier employé par ceux qui opérèrent à Paris.

NOUVELLE A LA MAIN

A l'arrivée de Ledoux, retour de Londres après sa victoire sur Joé Bowker. La foule entoure la voiture automobile ornée de drapeaux anglais et français et couverte d'inscriptions au blanc d'espagne : « Vive Ledoux ! »

Le petit marmiton, le télégraphiste et le garçon boucher discutent avec animation. Ledoux apparaît tout petit, tout menu avec sa figure de petite fille à qui on aurait refusé des confitures.

Le marmiton montre Ledoux au télégraphiste :

— Tu vois mon copain Ledoux, lui dit-il, c'est le p'tit qui porte le sac jaune. Il vient de battre le champion du monde, disent les journaux, tu sais le grand nègre qui a des boutons en diamant après sa chemise et qui porte des caleçons en soie !!!

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 29 ANVIER AU 4 FÉVRIER 1912

CYCLISME

DIMANCHE 4 FÉVRIER, — Paris. — *Match du Brassard* : 1. Marcel Berthet, qui rejoint Emile Georget en 2 m. 41 s. 1/5.

Match Friol-Hourlier-Schilles (3 manches). — Première manche : 1. Friol, 2. Hourlier, 3 Schilles ; deuxième manche : 1, Friol, 2. Schilles, 3 Hourlier ; troisième manche : 1. Hourlier, 2. Friol, 3. Schilles.

Friol est vainqueur avec 4 points, devant Hourlier 6 points, et Schilles 8 points.

Prix Edouard Taylor (50 kil. derrière motos), 1. Léon Didier, en 49 m. 34 s. 3/5 ; 2. Nat Butler-11 tours ; 3. Rudolphe, à 11 tours ; 4. Bouhours, à 13 tours ; 5. Parent, loin.

ATHLETISME

LUNDI 29 JANVIER. — Boxe. — Londres. — Le Français Charles Ledoux bat l'Anglais Joë Bowker en dix rounds, après l'avoir envoyé onze fois à terre.

SAMEDI 2 FÉVRIER. — Boxe. — Paris. — Meekins (Anglais) est déclaré vainqueur aux points de Stuber (Français) dans un match en dix reprises. Til (Français) bat Bill Lewis (Anglais) aux points en dix rounds.

SAMEDI 3 FÉVRIER. — Football rugby. — Swansea. — Le pays de Galles bat l'Ecosse par 21 points à 6.

SAMEDI 3 FÉVRIER. — Course à pied. — Edimbourg. — L'Indien Longboat gagne le championnat du monde des 15 milles (24 kil. 140 m.) en 1 h. 20 m. 45 s. 2/5, battant le précédent record établi par Bouchard, à Edimbourg, le 3 février 1911, en 1 h. 2 m. 15 s.

DIMANCHE 4 FÉVRIER. — Football rugby. — Colombes. — Le Racing-Club de France bat le Sporting-Club Universitaire de France par 28 points (6 essais 5 buts) à zéro.

DIMANCHE 4 FÉVRIER. — Football-Association. — Le match annuel Paris-Londres revient à l'équipe de la London-League, par 4 buts contre 2, à celle de la Ligue de Football-Assocation.

DIMANCHE 4 FÉVRIER. — Lyon. — Hockey. — L'équipe de Paris bat l'équipe de Lyon par 8 buts à zéro.

LAWN-TENNIS

MARDI 30 JANVIER. — Cannes. — Le handicap de dames joué au Tennis-Club, a donné les résultats suivants :

Demi-finales : Miss Manner bat Mme Jung, 6-0, 6-3 ; Miss Reuter bat Miss Dawson, 6-3, 6-1.

Finales : Miss Reuter bat Miss Manner, 6-4, 6-1.

ESCRIME

DIMANCHE 4 FÉVRIER. — Cercle Hoche. — *Prix de l'angle Beaumanoir* (handicap, 10 tireurs) : 1. L. Bruneau, 2. Ricci. *Catégorie B* ; 1. Comte de Nabat *Catégorie C* ; 1. J. Guibout. Poule à l'épée : première poule (7 tireurs). 1. Joë Bridge, 2. Robbe ; deuxième poule (7 tireurs) : 1. Joë Bridge, 2. Guibaut, Duchesne et lieutenant de Saint-Germain : (5 tireurs) : 1. Robbe ; 2. Joë Bridge.

HIPPISME

JEUDI 1er FÉVRIER. — Pau. — *Prix de la Pelouse* (haies, 3.000 mètres, 8.000 fr.) : 1. La Montagnola, par Soberano et Mouchka, à M. G. Lapèze (Augé) ; 2. Kom Omo ; 3. Saint Auran. P. M. : gag. 212 fr. ; pl. 24 fr., 8 fr. 50, 11 fr. (15 partants).

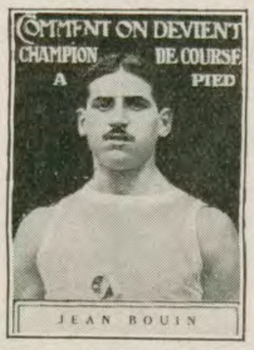
DIMANCHE 4 FÉVRIER, Pau. *Grand Prix de Pau* (steeple 4.300 mètres, 25.000 francs) : 1. Mambrino, par Chêne Royal et Walkyrie, à M. L. Van der Poële, (M. A. de Fournas) ; 2. Satinette ; 3. Crémier. — P. M ; 16 fr, 50 ; pl. 8 fr. 50, 9 francs 19 fr. 50. — Dix longueurs, huit longueurs (9 partants).

SPORTS D'HIVER

VENDREDI 2 FÉVRIER. — Cluses. — *La Coupe Challenge Berthod* (Concours de valse) est gagnée par Mme Clogstoune et M. Beadle, devant Miss E. West - M. Dufour et Mme White - M. Mac-Dongall.

DIMANCHE 4 FÉVRIER — Chamonix. — *Concours international de ski du Club alpin Français* (22 kilomètres) : 1. — Barbe, en 2 h. 35 m. 45 s ; 2 Delacroix, en 2 h. 36 m. 30 s. ; 3. Farini, en 2 h. 38 m. 30 s. ;

CE QU'IL FAUT LIRE

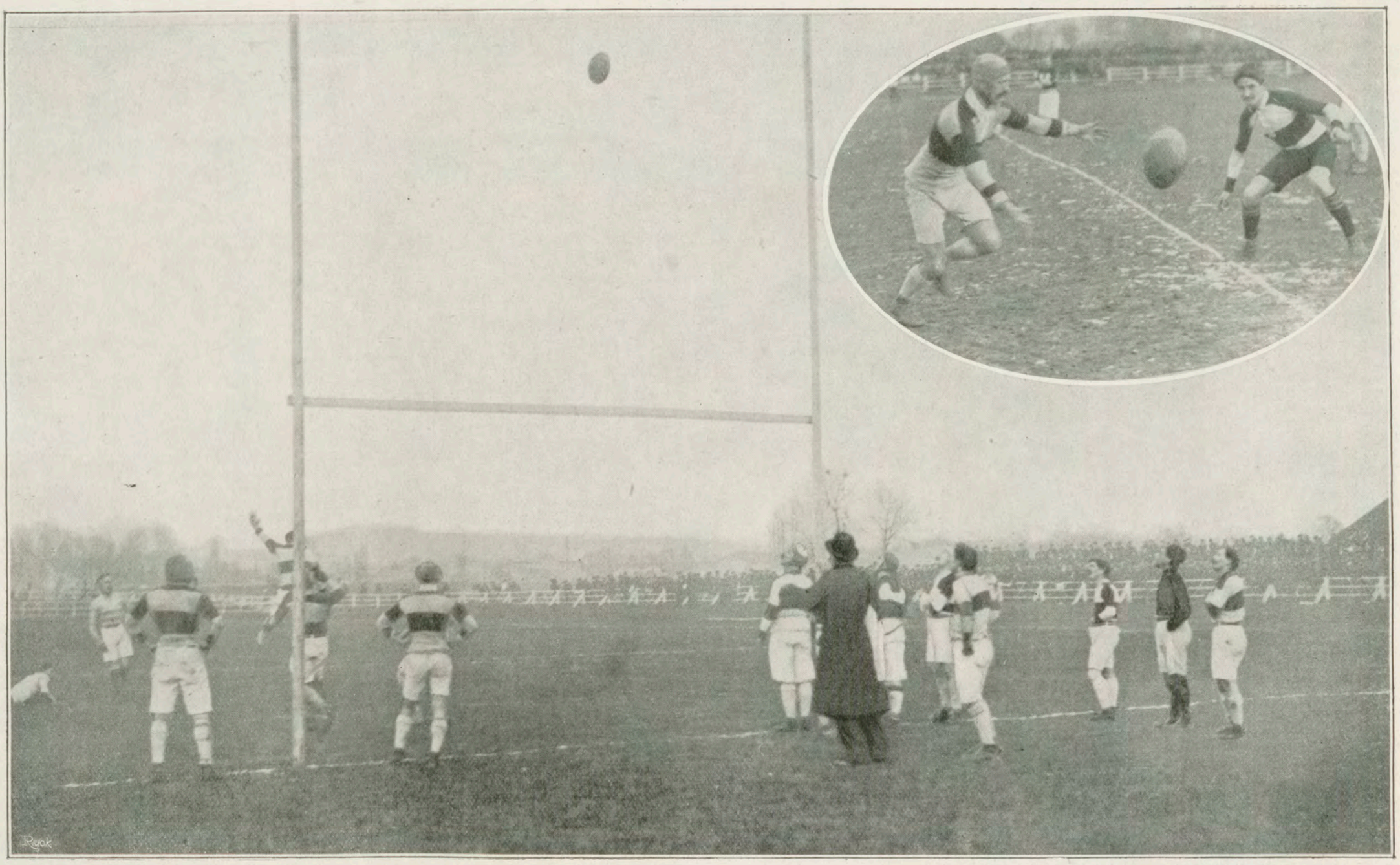


Comment on devient champion de course à pied, par Jean Bouin. Collection sportive à 1 fr. 25.

La maison des dames Renoir, par Jacques des Gachons. Collection illustrée, à 0 fr. 95,

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LE RACING-CLUB S'AFFIRME



UN BUT TRANSFORMÉ

Le Racing, pour son deuxième match avec le S. C. U. F., a triomphé par 28 points à rien Failliot, pour sa part, parvint à marquer deux essais. A vrai dire. cette rencontre a plutôt prouvé la vitesse du trois quart racingman que la qualité de jeu de son équipe. Dans le médaillon, une passe du Sporting.

UNE SORTIE DE MÊLÉE

Le jeu ne fut nullement plaisant à voir, le terrain dur et gelé gênait les équipes qui jouèrent surtout en force, abusant souvent des mêlées.

UN DRIBBLING

Le Sporting s'est montré très inférieur à ce qu'il fut en début de saison, les avants du Racing eux-mêmes dominèrent souvent leurs adversaires.

Le Racing devient décidément dangereux. Après avoir triomphé une première fois du Sporting, alors que la logique eut voulu que le résultat ait été tout à fait contraire, le voilà qui s'affirme comme extrêmement dangereux, en écrasant son rival par 28 points à rien.

La victoire, à vrai dire, est plutôt la victoire de Failliot que celle de son club; en effet, tout le jeu des poulains de Lane n'eut qu'un but, servir notre champion des 400 qui marquait en vitesse.

Véritablement, c'est une vraie chance pour le Racing qui peut maintenant prétendre à gagner le championnat de Paris, mais en toute justice, il ne la mérite pas; d'abord, je ne comprends pas que le match n'ait pas été renvoyé à une date ultérieure, le terrain n'était guère plus praticable, je crois, que celui du Parc des Princes, où devait se jouer le match Stade-Compiègne; ensuite, les rencontres qui ont été favorables au club doyen ne nous ont guère, jusqu'à présent, montré une équipe capable de figurer honnêtement contre les teams redoutables de province et enfin, un de leur match a été gagné sur le tapis de la rue de Provence.

Mais, ce qui est fait est fait, voilà le Racing qui se classe en rival direct du Stade et de Vaugirard, qu'il ne faut pas oublier. Arrivera-t-il à voir ses efforts couronnés de succès? Je ne le crois pas. Comme je le disais plus haut, l'équipe n'a rien de transcendant; elle compte trop sur la machine à marquer, Failliot, et lorsque celui-ci aura en face de lui un trois quart qui ne le lâchera pas d'une semelle, il ne fera pas plus de dommage à l'équipe adverse que les autres joueurs.

Pendant que le Racing réglait son compte au S. C. U. F., l'équipe parisienne d'Association se faisait battre à Saint-Ouen par les Londoniens.

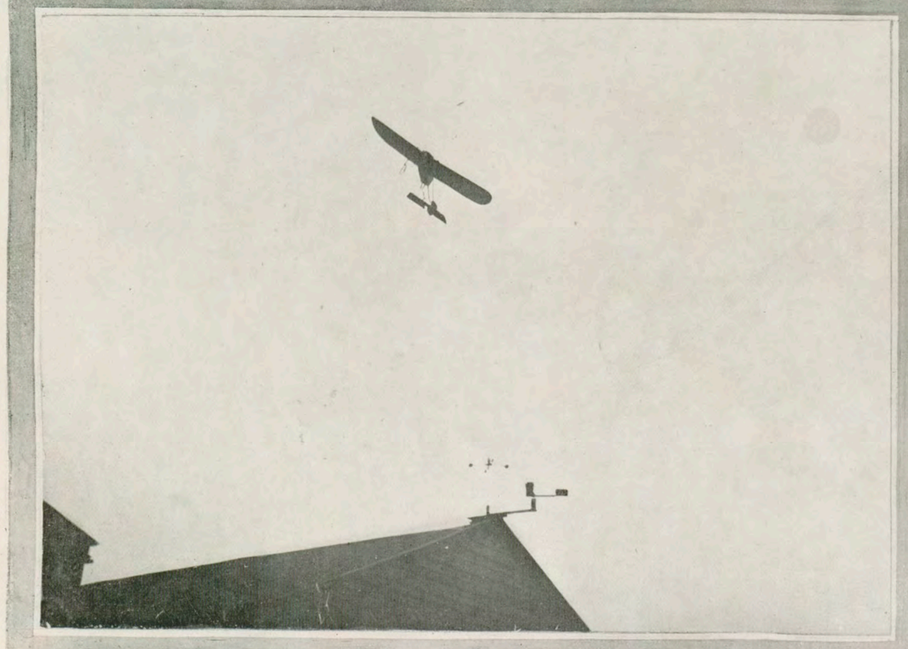
Nos représentants ont fourni une excellente partie, ne succombant que par 4 buts à 2.

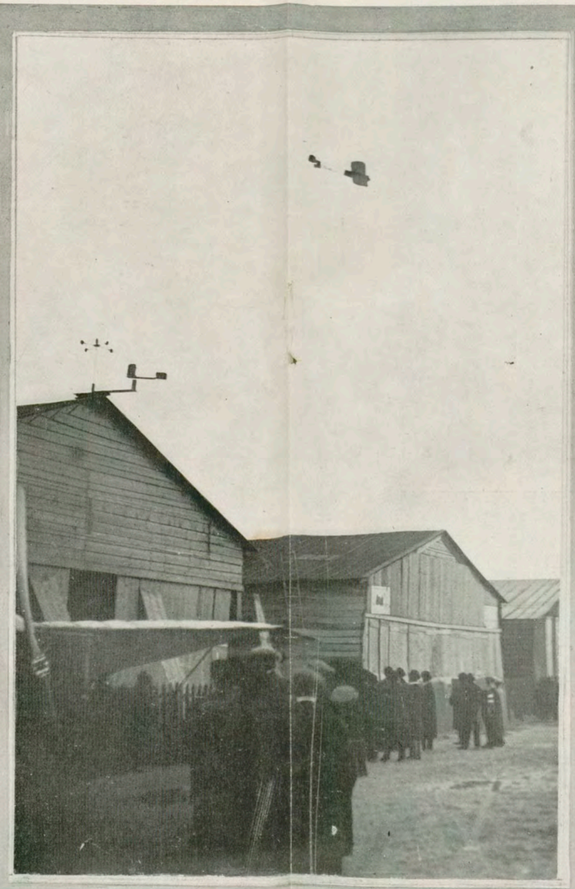
Le grand public commence à s'intéresser à l'association qui jusqu'à présent a été un peu délaissée. Encore quelques parties comme France-Belgique et Paris-Londres et le ballon rond connaîtra à son tour le grand succès.

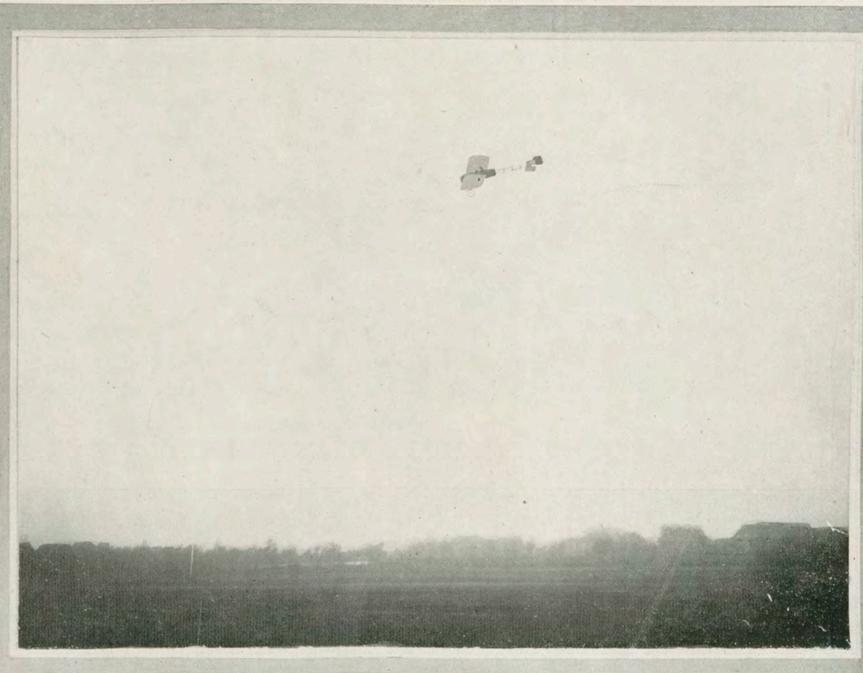
JEAN AUGER.

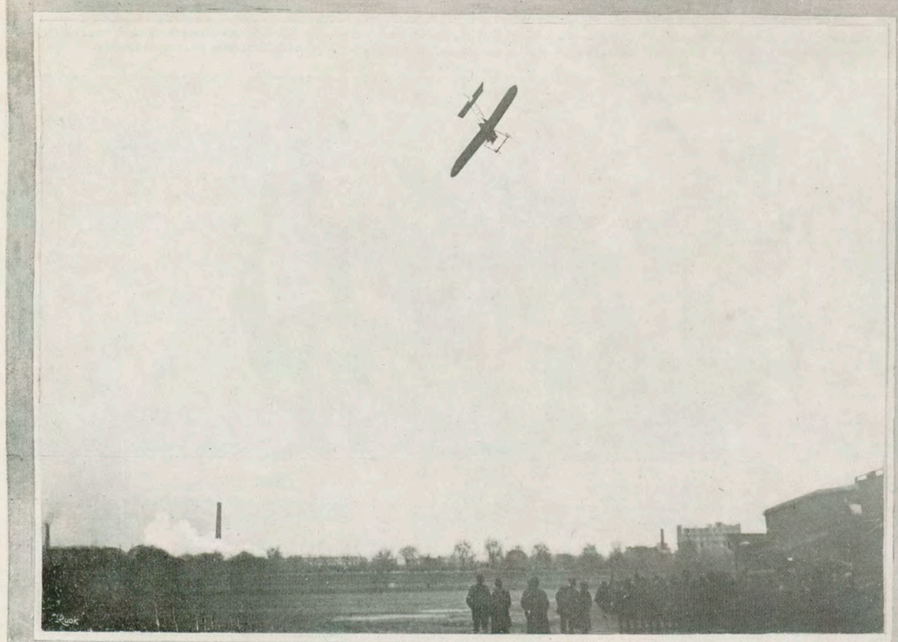
LES ACROBATIES DE RENÉ SIMON A ISSY-LES-MOULINEAUX

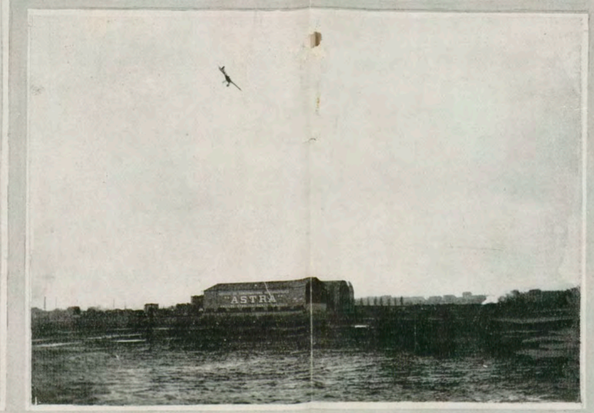
LA VIE AU GRAND AIR

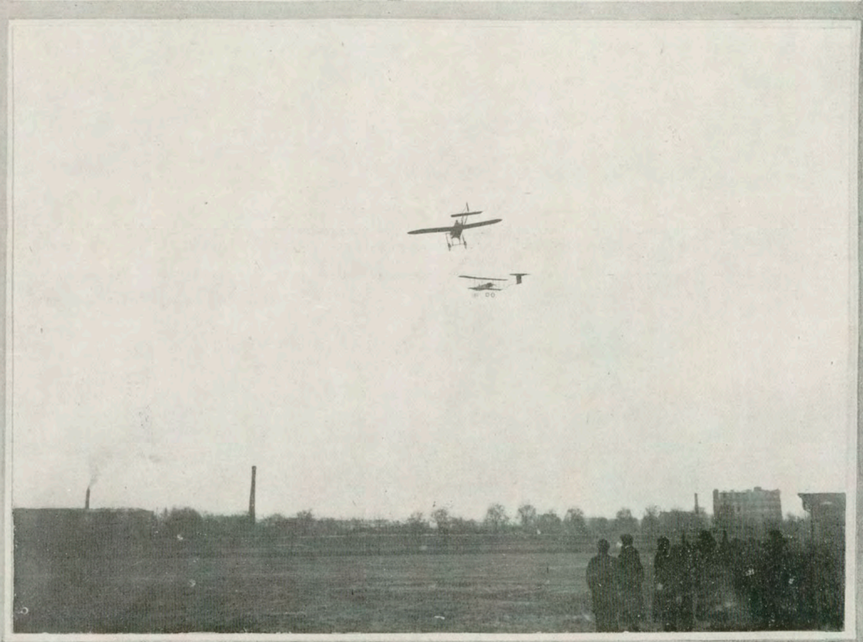












LA CINÉMATOGRAPHIE D'UN VOL DE L'AVIATEUR RENÉ SIMON

Chaque jour, à Issy-les-Moulineaux, René Simon, surnommé en Amérique le " fool flyer ", s'entraine et fait tressaillir d'émotion tous ceux qui viennent l'admirer. On ne peut, en effet, se faire une idée des exercices auxquels il se livre, si on n'a pas assisté à l'une de ces séances. L'oiseau semble moins sûr de ses ailes que Simon de son appareil. Il fait corps avec lui, lui donne des ordres, l'oblige à obéir et à prendre des attitudes qui semblent absolument contraires aux lois de la physique. D'aucuns trouvent inutiles semblables imprudences, mais quoiqu'il en soit, on est forcé d'admirer le courage et la virtuosité de celui qui les accomplit. On voit dans cette double page un vol complet de Simon. De gauche à droite, en haut, un virage en montée, un virage à droite, puis à gauche. En bas, un virage en descente, un vol en spirale et un match avec Mahieu. Simon, qui devait aller rejoindre Garros, Audemars et Barrier en Amérique du Sud, a préféré rester à Paris pour se préparer aux épreuves hypothétiques de l'année. (*Détail technique : monoplan Blériot*).

LONDRES BAT PARIS EN ASSOCIATION

LE PREMIER BUT ANGLAIS

Le match international d'association, qui se disputait à Saint-Ouen, mettait en présence les équipes représentatives de Londres et de Paris. Les Anglais triomphèrent de nos nationaux par 4 buts à 2, après une énergique résistance des Français qui se firent souvent applaudir, surtout dans la seconde mi-temps.

LES BUTS FRANÇAIS MENACES

L'équipe française se fit surtout applaudir pour sa défense. Maintes fois, nos buts menacés furent sauvés par le sang-froid et l'adresse de Chayriguès. Il est à remarquer que nos visiteurs parvinrent, dans la première mi-temps, à rentrer trois buts contre un réussi par Mesnier.

UN DRIBBLING

La seconde partie du jeu nous permit d'assister à une défense magnifique de notre team qui, prenant même l'offensive, réussit un second but. Nos visiteurs, malgré toute leur science ne purent mieux faire que de rentrer, eux aussi, le ballon une fois encore dans les filets français.

La culture physique est une science

Mais il faut se méfier des ignorants et des exotiques.

[Nous signalons à nos lecteurs l'intérêt de notre rubrique « Culture physique », pour la rédaction de laquelle nous avons pu nous assurer le concours d'une des compétences les plus autorisées, le Dr Heckel, qui réunit, exception trop rare, les connaissances d'un médecin distingué, d'un athète pratiquant et d'un érudit. Ses recherches sur la cure des maladies de la nutrition, obésité, goutte, diabète, arthritisme etc, par régimes et exercices, lui ont fait une situation et une expérience spéciale dont nous voulons faire bénéficier nos lecteurs.] N. D. L. R.

Cette affirmation ne serait pas contestée, je veux le croire, si elle était faite toujours aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Mais tous les milieux ne sont pas aussi avertis, à beaucoup près, et le moins mauvais qu'on puisse ordinairement en entendre dire, c'est que la culture physique est une sorte de gymnastique fastidieuse, composée de quelques gestes dont il s'agit de répéter la série quotidiennement. Leur variation est livrée à l'imagination fantaisiste de gymnastes ignorants, de masseurs exotiques.

Il est certain qu'on ne saurait en vouloir à ceux qu'on entend ainsi parler et qui représentent, il faut bien l'avouer, une sélection de gens avertis; mais cependant, ce n'est pas sans quelque regret qu'on se rend compte du piètre résultat obtenu par les apôtres des cultures physiques qui essayent depuis des siècles de les répandre sous une formule ou une autre.

Avant d'entrer plus avant dans l'histoire de la culture physique, sachons aussitôt qu'elle n'est pas seulement, une méthode de développement de l'appareil musculaire. C'est cependant ainsi que la comprennent, petitement, étroitement, les empiriques, certains gymnastes à instruction et à mentalité simplistes, ou les marchands de santé par le mouvement, les exportateurs de gymnastiques rationnelles ou mystiques.

La culture physique est une véritable science, rattachée à la médecine, à l'hygiène, à la pédagogie, à la sociologie. La meilleure définition simple qu'on en pourrait donner consisterait à montrer ses analogies avec la culture intellectuelle; c'est la mise en action régulière et intensive de toutes nos fonctions organiques: musculaires, nerveuses, circulatoires, respiratoires, nutritives, comme la culture intellectuelle est l'acquisition chez l'enfant, et le développement chez l'adulte, de toutes nos fonctions intellectuelles et psychiques: volonté, mémoire, jugement, association des idées, etc. La définition de la culture physique doit donc être très compréhensive et ne pas se limiter seulement à la technique de quelques mouvements, indispensables certes, mais non suffisants. Elle contient à la fois l'éducation physique des enfants et des jeunes gens, la rééducation des adultes insuffisamment développés au point de vue corporel par une instruction physique négligée, et enfin, la correction de la forme et des fonctions déviées par la maladie.

Ce n'est pas tout encore. L'influence du physique sur le moral, vérité acceptée par la sagesse des nations et discutée si souvent par les philosophes, constitue une autre part de son domaine. L'éducation physique a une influence certaine sur la mentalité. On peut affirmer même que la force morale peut-être un résultat de la force physique travaillée. Le *mens sana in corpore sano* de Juvénal n'est pas qu'une formule, c'est l'expression d'une réalité. Il faut donc concevoir que les cultures physique et intellectuelle sont les deux parts solidaires d'une pédagogie complète et qu'il y a dans tout exercice, si simple, si élémentaire, si grossier qu'il puisse paraître, une petite influence morale, éthique, disent les philosophes, qui a séduit plus d'un moraliste.

Cette influence moralisante des exercices rationnels, des jeux, des sports, n'a jamais échappé aux éducateurs, et aux rares hommes d'esprit élevé qui se sont occupés des méthodes de développement corporel. Parmi les modernes, il n'y aurait que l'embarras du choix; mais celui qui semble avoir le mieux déterminé toutes les actions et réactions de la culture physique sur l'organisme est certainement Amoros. Aussi, en résumant l'enseignement de ce gymnaste-pédagogue remarquable, et bien qu'il soit loin de nous de près d'un siècle (1770-1848), nous aurons mis en lumière les parties composantes de la culture physique.

Amoros était officier espagnol. Après la guerre d'Espagne, il suivit Napoléon, se fit naturaliser français. En 1819, à la suite de ses travaux sur la gymnastique, il obtint du gouvernement un terrain à Grenelle pour y établir une école civile et militaire d'exercices. S'il est vraiment l'introducteur de la gymnastique (dite française) aux agrès, il faut répéter, ce qu'on ignore trop, que ses théories ont été déformées depuis. Il faut les connaître par son « manuel complet d'éducation physique et morale ». Voici comment il considère ce qui est pour nous, aujourd'hui, la culture physique :

« C'est la science raisonnée de nos mouvements, de leurs rapports avec nos sens, notre intelligence, nos sentiments, nos mœurs, et le développement de toutes nos facultés. Elle embrasse la pratique de tous les exercices qui tendent à rendre l'homme plus courageux, plus fort, plus intelligent et meilleur; qui lui permettent de résister aux intempéries, aux privations, à supporter l'adversité, à triompher des obstacles et des dangers. La bienfaisance, l'utilité, l'acquisition de la santé, la prolongation de la vie, l'amélioration de l'espèce humaine sont ses résultats positifs ».

Amoros n'était pas seulement un philosophe et un théoricien, car il forma des élèves admirables dans son école trop éphémère et qui repondaient en tout point à la conception élevée qu'il eut de l'éducation virile complète. Parmi nos contemporains, l'Américain Bernarr Macfadden a donné un effort plus grand encore et l'a dépassé, certes, par l'extension merveilleuse donnée à la culture physique dans son pays.

Fondateur de la plus grande revue existant sur ce sujet, avec un tirage mensuel de 100.000 exemplaires, il a bâti la « Cité de la Culture Physique » à 40 milles au nord de New-York où sont mises en pratique ses règles de vie naturelle. Athlète complet, sportsman, publiciste, écrivain de talent, Macfadden ne cesse de mettre en valeur tout ce qu'on doit demander à la culture physique :

1° Le développement rationnel de toutes les parties anatomiques et de toutes les fonctions de l'organisme.

2° La préparation physique par la pratique des exercices utilitaires.

3° La préparation morale développant le caractère, l'énergie, la volonté, la virilité, la confiance en soi.

4° L'enseignement des devoirs physiques ou moralité physique, pour conserver l'organisme en parfaite condition.

Macfadden, sans être médecin, s'est engagé dans la voie de la cure des maladies, par l'exercice, et dans le combat sans merci contre les médicaments. Il est certes un naturiste de premier ordre, et un propagandiste convaincu de la thérapeutique physique, car il recommande seulement: exercice, hydrothérapie, jeûne, végétarisme, air, lumière, etc. Son succès prodigieux ne tient pas seulement à son activité inlassable, mais à la réelle valeur de ses moyens d'action. La même foi se retrouve chez un autre fervent de l'éducation physique, un Français celui-là, le lieutenant de vaisseau Georges Hébert. Mêmes conceptions, mêmes résultats: A Lorient, le jeune directeur des exercices physiques de notre marine à fait de l'arsenal une pépinière de merveilleux athlètes, d'où sont sortis près de 10.000 hommes, remarquables par leur beauté plastique, leur résistance, leur énergie, leur adaptation à toutes les besognes utiles à leur profession de marins et de soldats.

Et toujours, si nous passions en revue les dogmes, et les résultats fournis par les hommes qui ont marqué dans l'athlétisme scientifique, Ling et son école, Branting, Nyblaus, Torgreen ; les Allemands Jahn, Liéber, Spiess; les Français, Verdier, Tissot, Lagrange, Demeny, Hébert, toujours nous retrouvons comme base de définition des gymnastique, éducation ou culture physique, cette idée du développement absolument complet de toutes les parties et fonctions organiques, y compris celles les plus élevées du cerveau, à l'aide de la mise en activité régulière de l'appareil musculaire, par des exercices rationnels éducatifs, des jeux ou des sports.

Dr Francis Heckel.

AÉRONAUTIQUE

Par dessus l'Atlantique en dirigeable

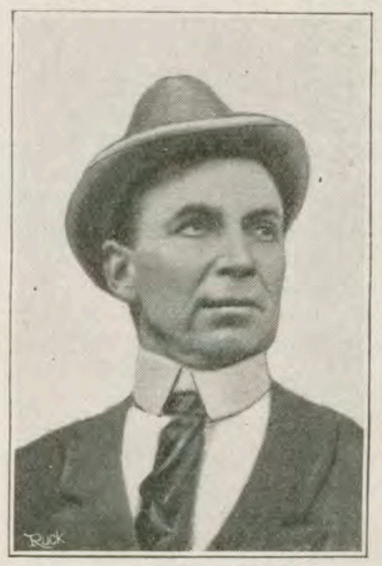
Après l'échec de l'*America*, l'*Akron* peut-il réussir?

On se souvient que, l'an dernier, l'Américain Wellmann avait essayé de traverser l'Atlantique en dirigeable. Son ballon, l'*America*, après avoir parcouru 850 milles depuis son départ d'Atlantic-City (New-Jersey), poussé par la tempête, dût être abandonné, après trois jours de voyage, étant complètement désemparé. L'équipage du dirigeable trouva asile à bord du paquebot *Trent*.

M. Vaniman, ingénieur de l'expédition, ne se laissa pas décourager par ce premier échec et il reprit le projet de traverser l'Atlantique en dirigeable. Grâce à la collaboration de M. Seiberling, un grand industriel d'Akron (Ohio, Etats-Unis), qui a fourni les fonds nécessaires, M. Vaniman a entrepris la construction d'un nouveau ballon dirigeable l'*Akron*, actuellement en voie d'achèvement, et avec lequel il va prochainement renouveler l'audacieuse tentative de M. Wellmann.

Le nouveau projet mérite considération, car la compétence de M. Vaniman en matière de constructions aéronautiques est suffisamment établie.

L'enveloppe du nouveau dirigeable *Akron* a été transportée à Atlantic-City, dans le hangar qui avait été construit naguère pour l'*America*. L'*Akron* comporte 5 ballonnets remplis d'air. Sa longueur est de près de 79 mètres et son diamètre maximum atteint 14 m. 30. Immédiatement au-dessous de l'enveloppe, est placée une nacelle semblable à celle que portait l'*America*, mais beaucoup plus longue. Le fond de cette nacelle est occupé par un réservoir contenant 5 tonnes d'essence. Un moteur de 100 chevaux, placé à l'avant, actionne deux hélices semblables qui assurent la propulsion du dirigeable. Deux autres moteurs de 100 chevaux et de 80 chevaux respectivement, actionnent des hélices *orientables*, c'est-à-dire des hélices dont le plan de rotation est variable à volonté, et qui peuvent être utilisées comme hélices sustentatrices. En marche normale, le moteur avant, de 100 chevaux, sera seul en mouvement, et on compte qu'il pourra imprimer au dirigeable une vitesse horaire de 48 kilomètres (30 milles) à l'heure. A cette vitesse, il consommera environ 27 kilogrammes d'essence à l'heure.



M. VANIMAN

Un moteur accessoire, de 17 chevaux servira à faire mouvoir une dynamo électrique qui fournira le courant indispensable pour l'éclairage du ballon et pour l'alimentation du poste de télégraphie sans fil, dont le dirigeable sera muni, et aussi pour commander le ventilateur qui permettra de gonfler les ballonnets.

Pour que sa tentative ait des chances d'aboutir à un résultat favorable, M. Vaniman a pensé qu'il était indispensable que son dirigeable puisse se maintenir continuellement à une hauteur assez faible au-dessus du niveau de l'Océan, soit de 60 à 300 mètres environ. Pour obtenir ce résultat, l'ingénieur américain vient d'adjoindre à son dirigeable un équilibreur composé d'une série de réservoir, qu'il est possible de placer les uns au-dessous des autres. Ces réservoirs sont percés d'une ouverture à leur partie supérieure : il suffit d'amener cette partie à la surface de l'eau pour qu'ils se remplissent.

Pour opérer la manœuvre du remplissage des réservoirs, on abaissera le dirigeable momentanément à l'aide des hélices orientables mentionnées ci-dessus, et aussi en gonflant davantage les ballonnets arrière, pour créer une inclinaison suffisante du ballon.

En marche normale, l'équilibreur sera remonté bord de la nacelle, ses divers réservoirs restant toujours séparés les uns des autres. Il a été décidé que ces water-ballasts seraient régulièrement remplis le matin et vidés le soir, afin d'éviter la descente que pourraient produire la contraction du gaz et les condensations sur l'enveloppe, dues à l'influence de la fraîcheur de la nuit.

Au-dessous de la nacelle, se trouve le canot qui faisait déjà partie de l'équipement de l'*America*. Outre les provisions, ce canot renferme un poste de télégraphie sans fil d'une portée de 500 milles. La mise à la terre, pour ce poste, est constituée par un fil de fer plongeant dans la mer.

L'équipage du dirigeable *Akron* se composera probablement de sept hommes. L'expédition emportera des vivres pour vingt jours. M. Vaniman pense pouvoir accomplir la traversée de l'Atlantique, d'Amérique en Europe, en quatre ou cinq jours, en profitant des vents favorables.

Puisque la traversée de l'Atlantique en dirigeable n'est pas impossible *a priori*, il est permis d'espérer encore une fois le succès d'une entreprise corrigée *supérieurement* par les leçons de l'expérience. Un tel succès ne manquerait pas d'apporter de nouveaux arguments dans la discussion des mérites respectifs de l'aéroplane et du dirigeable, discussion toute d'actualité.

C. Bernard.

COUP D'OEIL CHEZ NOS VOISINS

Tous les mois, à cette même place, nos lecteurs trouveront, en un ou plusieurs articles, les opinions sportives les plus autorisées de nos confrères de l'étranger.
N. D. L. R.

La fin du prize ring

[S'il est vrai que la boxe conserve toute sa prise sur la masse de la nation anglaise, il l'est aussi qu'elle a perdu un peu de son prestige et de sa poésie auprès d'une partie de l'élite. Cette perte a coïncidé trop exactement avec l'entrée — l'entrée à flots dosés — du vil métal, dans le ring, pour qu'on ne voie là qu'une coïncidence. Non, dans l'apparition des « grosses bourses » (big purses) que d'aucuns saluent comme le triomphe du poing, d'autres, des insulaires, dénoncent la cause ou découvrent le signe d'une décadence. Tel est bien le sens des réflexions qu'un « Anglais » ex-fanatique de l'art noble, sous la forme d'une lettre hautaine et amère, adressait au *Daily Mail*, après la bataille de Reno.]

L'EXTRAVAGANCE burlesque des scènes qui se sont déroulées en Amérique à la suite d'un combat fameux, ne réfléchissaient que faiblement les gloires de notre vieux ring anglais. Dans une orgie d'avidité et d'arrogance, elle témoignerait de ces qualités que nos cogneurs (bruisers) d'Angleterre méprisent de tous leurs cœurs. Les héros, pour qui une bourse de 25 guinées d'or était une suffisante récompense, plaçaient l'honneur plus haut que le gain ; ils étaient heureux — quand l'œil et la main avaient perdu leur vitesse — de prendre leur retraite dans quelque bon bar confortable... un de ces bars dit « Salon », aux murs tapissés de vignettes naïves, perpétuant l'image des héros du ring, le dernier salon où, sans trêve ni fatigue, on cause de la boxe, en vidant sa pinte d'ale, sous l'œil ami de l'ex-champion tenancier, narrant, pour la centième fois, à sa clientèle d'admirateurs, ses prouesses et les histoires du temps passé...

Si, du pays des ombres, Cribb et Belcher, et Randall et Tom Spring revenaient parmi nous, que penseraient-ils des spéculations auxquelles leurs successeurs, un Johnson et un Jeffries se sont volontairement prêtés ? Le prix du combat, que cent hommes de leur force n'auraient pu emporter, les droits aux *moving pictures* (Cinema), les exhibitions de Music-Hall, voilà les raisons et le but du spectacle de Reno. Et nous pouvons vaguement imaginer en quels termes les rois de la boxe moderne auraient été décrits par les pugilistes de la vieille école qui déposaient leurs enjeux et entouraient de cordes leurs rings improvisés dans les vertes prairies d'Angleterre.

Certes, la passion des dollars, en échange de quoi l'homme noir et l'homme blanc ont vendu leur valeur, n'est point chose agréable à voir. Mais bien plus déplaisant encore est l'esprit d'arrogance qui préside à toute l'aventure. Les deux hommes étaient braves et bruyants avec leur langue, encore que leur profession, par-dessus tout, commande le silence. Pendant de longues semaines, ils ont fait résonner la presse de leurs propres louanges. Jeffries s'est proclamé lui-même champion de la race blanche. Inconscient de l'effronterie du rôle, spontanément, il osa assumer cette responsabilité écrasante. Plein d'une aimable nonchalance, l'autre, le Johnson, à la mâchoire d'or, se laisse dire — et ne se cache pas — qu'il est le plus grand homme du monde, et babille sur sa force et sur son courage, en plein ring. Le vrai héros préfère des actes à des mots, et la vanité des cogneurs américains mesure leur dégénérescence. Il y a près de cent ans, Hazlett allant voir la rencontre de Bill Neate et du « Gasman » cédait à l'inspiration de l'heure, quand il improvisait cette aimable homélie : « la modestie doit accompagner la valeur comme son ombre. Les meilleurs hommes sont toujours les plus simples. Jem Belcher, le « game chicken » étaient des hommes civils, silencieux. Tel est Cribb, tel Tom Belcher, le plus fin des sparrers, et pas un homme que le premier venu mènerait par le bout du nez. » Si Johnson et Jeffries ont péché, ce n'est pas par excès de silence et de civilité, et c'est un affront au passé que leurs noms soient inscrits sur le livre de gloire.

L'art et la science de la « Self defence » sont un des nombreux chaînons qui rattachent l'ancienne Grèce à l'Angleterre moderne. Sur les bords de l'Ilyssus comme sur les bords de la Tamise, la couronne d'or se gagnait à beaux coups de poing. Et dans la Grèce comme en Angleterre, les poètes célébraient le ring en des strophes immortelles, les historiens enregistraient les triomphes de leurs champions dans une prose hautaine. Si Pindare l'emporte dans le vers, les prosateurs anglais sont infiniment supérieurs au discret Pausanias et aux autres Hellènes qui racontaient les exploits des athlètes triomphants. Et à notre supériorité, il y a une bonne raison. Pendant cinquante ans, le prize ring a été partie intime de la vie anglaise et de la littérature anglaise. Les « Flights of the Fancy » (vols de La Fantaisie) soulevèrent un enthousiasme universel, où n'avait nulle part l'élément sordide de l'argent. Point de grosses recettes (large gates) point de lourdes bourses (heavy purses). L'Angleterre regardait avec orgueil ses cogneurs, parce qu'ils étaient de vivants exemples de loyauté et d'endurance physique. Des hommes comme Belcher et Cribb. Tom Spring et le gentleman Jackson devinrent des héros nationaux, dont le courage, la maîtrise de soi, étaient donnés aux jeunes comme des modèles à imiter. Quand Wellington déclara que la bataille de Waterloo avait été gagnée sur les prairies de jeu d'Eton, il songeait naturellement aux combats qui s'y étaient livrés aux poings nus (with the bare knuckles) et l'on croyait, non sans raison, que c'était l'esprit né dans le ring qui avait permis à l'Angleterre de tenir bon victorieusement dans sa guerre avec la France.

Quand Borrow en 1851 — (quoi, déjà!) déplorait la mort du pugilisme, il assignait à son chagrin, sa vraie cause « Tout ce que j'ai à dire, écrivait-il, c'est que les Français sont toujours debout sur l'autre rive et regardant de ce côté-ci... »

Et c'est ainsi que le pugilisme devint un sport, où se rencontrait l'intérêt avoué de toutes les classes de la société. Poètes et soldats, évêques et hommes d'état ne rougissaient pas d'être vus à côté du ring. Keats lui-même, qui ne pouvait rien tolérer de laid, Keats assista au fameux combat qui se disputa à Crawley Down entre Randall et Turner. Et John Hamilton Reynolds, l'ami de Keats, a célébré l'adresse et le courage du vainqueur Randall, le fameux Nonpareil, dans un impérissable sonnet : « bon des deux mains et seulement 10 stones 4 » (130 livres environ) où trouver plus noble hommage que celui-ci au héros invaincu ?

Et qui ne se souvient de l'amitié qui unissait Byron à « son pasteur et maître corporel » John Jackson ? ou l'intérêt que le Duc de fer (Wellington) et lord Gray et Castlereagh et Whindam, prenaient à l'art de la « Self-defence » ? La littérature oratoire de l'époque est nourrie de métaphores pugilistiques, et les acteurs allaient à la même école que les orateurs... Le tribut de reconnaissance que Kean a payé au ring est le plus haut de tous : « Quand M. Kean — c'est Hazlett qui écrit — fut porté aux nues pour son jeu de scène dans le rôle de Richard, où il se tient debout, après qu'on lui a arraché son épée, avec ses mains étendues en avant, comme si sa volonté, elle, ne pouvait être désarmée et que les seuls fantômes de son désespoir possédaient une force de répulsion, il avoua qu'il avait emprunté le geste à l'effort suprême de Painter dans son duel avec Oliver. » Et les rapsodistes en prose et en vers suivirent l'exemple des acteurs. Après Hazlett, vint Barrow dont l'éloge de Tom Spring est un morceau classique : « Salut à toi, Anglais de six pieds, de l'âge du muscle, digne d'avoir porté l'arc de six pieds à Flodden ». Voilà le souffle de l'admiration, il n'est pas excessif. Qui disputera à Tom Spring une place dans la grande ligne de la tradition ?

La pitoyable exhibition de haine et de vulgarité que nous a donné l'Amérique ne trouvera pas son rapsode. Ni Hazlett, ni Barrow, ne célébreront cette bataille, qui n'eut pour spectateurs que des gens préalablement fouillés par la police, de crainte qu'ils n'aient caché dans leur poche un engin de mort. Cette négation du sport appelle seulement la farce ou la satire. Le combat ne fut, à aucun moment, un combat vivant. La réclame fut son origine. Et la seule leçon qu'il nous ait apprise, c'est que la saison du pugilisme est passée, et ne reviendra plus dans le monde.

Au bref, le prize ring est mort — et c'est aussi bien. Les vrais combats de l'avenir ne sont plus des combats de force brutale et des rencontres de main à main. Ce qui inspirera le désir de vaincre, ne sera plus l'esprit du ring.

. . . . . .

... L'intelligence des armes à feu, les connaissances mécaniques que suppose leur maniement, n'ont rien à voir avec la valeur du poing. La guerre et l'athlétisme ont pour jamais divorcé. Une foule de spectateurs emballés qui vocifèrent à un match de foot ball, seront inutiles à la défense, tant qu'ils n'auront pas reçu l'entraînement technique qu'ils regardent comme au-dessous de la dignité de libres citoyens voteurs. Aujourd'hui, il nous faut des soldats, non des sportsmen, si nous voulons survivre dans la lutte des nations. Euripide a mis la vérité dans la musique du vers, quand voici 2.000 ans, il a dit : « se rencontreront-ils dans la bataille, avec des quilles en main — ou dans le choc des boucliers repousseront-ils l'ennemi — par la force des poings, de leur cœur et de leur foyer ? — Pareilles folies sont oubliées face à face — avec l'acier... »

Elles le sont, en vérité, et nous contemplon l'extinction finale du pugilisme avec sérénité.

UN ANGLAIS *(Daily Mail)*.

Après cela, est-il besoin de dire que le traducteur de cette page, non plus que la Revue qui la publie, ne se solidarisent pas avec les opinions d'un « anglais » misanthrope. *Laudator temporis acti, castigator censorque minorum*, loueur du passé, et censeur du présent ? Autres temps, autres mœurs. Qu'une couronne de laurier, une bourse de 25 ou de 1000 guinées, récompensent le vainqueur ! peu nous importent ces contingences, à nous les spectateurs ! Un combat loyal, la victoire du meilleur, nous n'en demandons pas davantage aux modernes héros de ce ring qu'on dit en décadence. Ils nous l'offrent. Cela suffit.

La bête noire du chemineau

ON connaît les sentiments du voiturier à l'égard du chauffeur, ceux du cycliste aussi et du cavalier, et du propriétaire, et du quelconque piéton. De copieuses interviews nous ont dit leurs griefs et les fortes raisons de leur motophobie.

Mais il est un intéressé qui jusqu'ici échappa à l'enquête, et c'est le plus intéressé, peut-être, de tous ceux qui ont ou croient avoir à se plaindre de nous, car la route est son domaine. Il y vit, il y dort, il y marche 365 jours de l'année ; il lui a emprunté son nom et lui doit d'être une manière de héros poétique, j'ai dit : le chemineau.

Que pense de nous, chauffeurs, et de nos œuvres l'homme de la route ? Est-il de nos amis ? Le hasard vient de me répondre.

Paisiblement, je pédalais, quand une auto passa : un tonnerre dans un tourbillon. La poussière m'aveuglait ; par prudence et nécessité, je mis pied à terre. Je toussai, j'éternuai, et je rouvris les yeux. En face de moi, émergeant du même bain de poussière, blanc lui aussi comme si on l'eût roulé dans la farine, un trimardeur était debout qui, tel le sage de Sénèque, portait évidemment sur lui toute sa fortune roulée dans un mouchoir de couleur. Je n'ai pas l'habitude de dialoguer avec les nomades de la grande route ; mais celui-là avait une trogne sympathique ; la communauté d'infortune nous rapprochait, et puis, je n'eus pas le temps de délibérer. Ce fut lui qui engagea la conversation d'une façon tout ensemble originale et persuasive :

— Les routes sont furieusement sèches, monsieur.

J'approuvai de la tête. Il continua :

— Elles ne sont pas moitié aussi sèches que ma gorge.

Allez donc résister à une invitation aussi claire ! Je lui offris les moyens de dessication effectifs ; une auberge était proche et, devant un bon pot d'ale, nous voici devisant de nos communs intérêts. Le sujet de causerie était tout trouvé : l'automobile.

Très candidement, il m'exposa ses vues. Oh ! il n'y allait pas par quatre chemins, le chemineau !

— Si j'étais le maître, affirma-t-il, je les enverrais tous au diable...

Puis, pour corriger la sévérité du propos jailli d'un premier mouvement de colère excusable, mais que démentait sa face débonnaire, et avec ce sens du relatif dont je goûtai la philosophie :

— Après tout, si j'avais une de ces machines infernales, je ne serais peut-être pas meilleur qu'eux ! Remarquez, monsieur, que je ne suis pas jaloux de leurs moteurs. Mais pourquoi ne les tiennent-ils pas en laisse ?...

— C'est, voyez-vous, insinuai-je sans conviction, qu'il y a cette maudite soif de la vitesse.

De nouveau, son front s'obscurcit :

— Damnée vitesse ! Voyons, est-ce une raison parce qu'ils ont soif de vitesse pour abîmer les campagnes et faire de nos routes un moulin à poussière ?

Je n'avais rien à répondre, il n'avait plus rien à boire. Et tout en pestant « contre les moteurs » avec un luxe d'épithètes inexhaustible, il avait rechargé son baluchon sur son épaule et, après un geste d'adieu, reprit sa course errante.

— *I pede fausto*, va chemineau, chemine !

Allègrement, il s'en allait, grommelant des propos injurieux à l'égard de l'intruse.

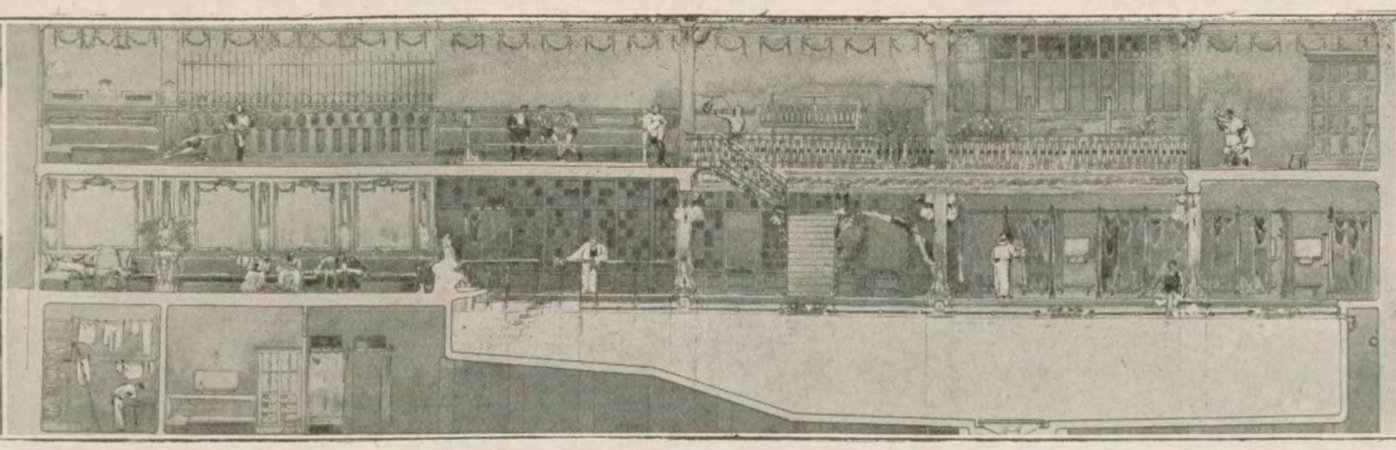
Avec sa bonne face tannée par les saisons, il m'apparaissait quasiment digne d'envie, ce vagabond, sans feu, gîte, ni soucis, dont tous les biens terrestres tenaient dans un mouchoir, dont les plus fols désirs ne franchissaient guère les limites de la route, sa route, son paradis sur terre. Et vraiment, je crois bien qu'il n'en rêvait pas d'autre.

Mais à lui, comme à Diogène son aïeul, de qui Alexandre une seconde troubla la félicité en lui prenant sa part de soleil, il advint qu'une ombre voila son bonheur, une ombre durable et que nul geste n'écartera plus désormais : l'auto.

THE TRAMP. *(Irish Cyclist)*.

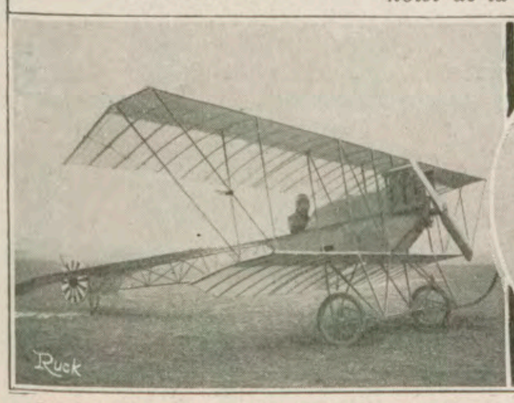
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le Prince Boris de Bulgarie est un fervent de l'aviation.



Plans de la piscine et des salles de sport que l'Automobile Club de France va faire établir dans son hôtel de la place de la Concorde : la piscine comprendra un petit et un grand bain. Il y aura un ring de boxe, des salles d'escrime, de Jiu-Jitsu, de gymnastique, etc....

L'aviateur Cody, se dispose à emmener quatre passagers à Aldershot.

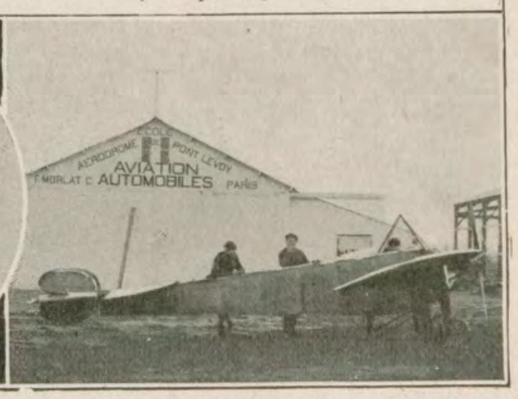


L'aéroplane Japonais du baron Schigueno, qui suscite actuellement une vive curiosité à Issy-les-Moulineaux. Il a donné de bons résultats.

L'officier aviateur Coblyn, de l'armée hollandaise qui s'entraîne sur Bréguet à la Brayelle.

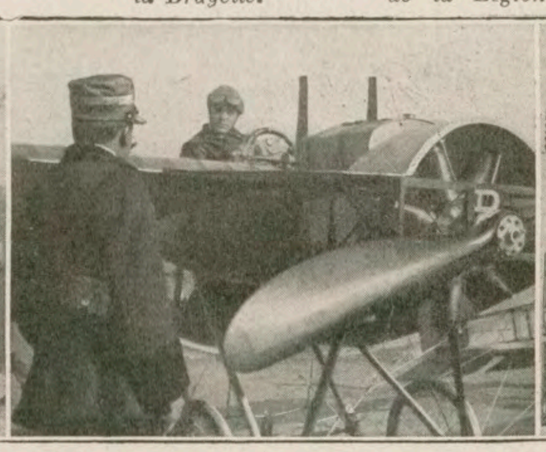
M. Louis Seguin, un des inventeurs du moteur Gnôme, nommé chevalier de la Légion d'honneur.

L'enseigne de vaisseau italien Garrassini, complète son éducation de pilote avant de partir en Tripolitaine.



Le dernier vol à Pont-Levoy. L'aérodrome qui va disparaître, situé sur la grande ligne Paris-Pau, vit des atterrissages glorieux.

Un groupe d'aviateurs à Pau : MM. Leblanc, de Bernis, B. des Moulinais, J. Schneider, Tissandier, de Montjou, Tabuteau, Giraud, de Saint-Sernin.



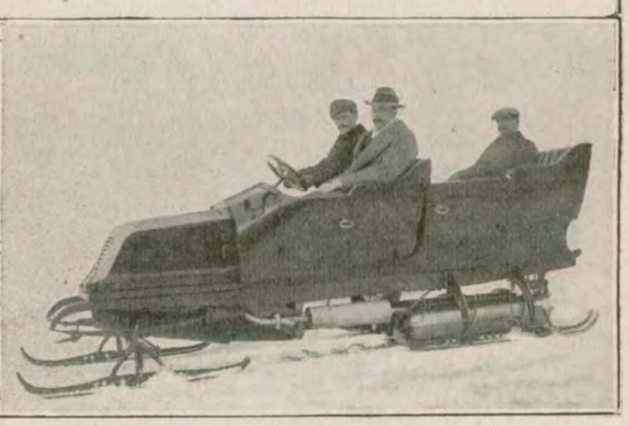
Le lieutenant aviateur Dal Mistro, qui se distingue en ce moment par ses reconnaissances aériennes à la guerre Tripolitaine.

L'enveloppe de la lettre que le lieutenant Dal Mistro, nous a fait parvenir. On remarquera le timbre spécial du corps des aviateurs volontaires.

L'équipe du Stade Nantais bien préparée par son capitaine Percy Bush, s'annonce comme redoutable pour le Championnat de France de Rugby.

A Chamonix, départ d'une course de « Paret » sorte de luge à un seul patin qui s'enfourche comme une bicyclette.

Le match international de Hockey, disputé à Engelberg entre les équipes de Lausanne, Genève, Bellerive, Zurich, Les Avants et Engelberg a été remporté par l'équipe des Avants.



Traîneau automobile dont le propulseur est formé de 2 cylindres métalliques garnis d'une lame à mouvement hélicoïdal.

Friol (pneus Hutchinson) a battu Hourlier et Schilles pour sa rentrée.

Le concours de pare-boue, originale épreuve organisée dimanche dernier à Versailles par l'A. C. de Seine-et-Oise a donné des résultats intéressants.

La réception à la gare du Nord de Charles Ledoux après sa victoire sur Joë Bowker. M. Rumpelmayer avait tenu à venir féliciter son cuisinier-boxeur.

Le 1 aviateur Rossi, qui subit le feu des Turcs, son passager fut blessé.

HIPPISME

Les familles de pur sang (1)

Suite du classement des familles dans l'ordre des gains de leurs représentants au cours de 1911.

Nous avons commencé dans notre dernière chronique l'examen des familles dans l'ordre des sommes remportées en prix par leurs représentants. Nous avons vu que les trois premières étaient : la famille 2 avec 1.729 510 francs, la famille 4 avec 1.563.558 francs la famille 5 avec 1.458.466 francs.

La FAMILLE 1 occupe le quatrième rang.

C'est d'après Bruce Lowe, la souche de chevaux de courses par excellence. Ses descendants possèdent généralement une très belle apparence et une grande qualité accompagnée d'un certain brio : mais si les femelles continuent à affirmer leurs succès en passant au haras, les mâles, par contre, ont ordinairement moins de réussite comme étalons.

La légère déchéance, qui ne la classe ici qu'en quatrième ligne, s'explique par la composition de cette famille en France. En effet, sur ses 409 poulinières inscrites au dernier volume du Stud Book, il y en a 102 qui sont nées en Angleterre ; leur importation est donc récente et il est encore permis de fonder sur elles des espérances.

Ces espérances sont d'autant plus autorisées que jusqu'ici, les représentantes de cette souche se sont parfaitement acclimatées dans notre pays. Sur ses 409 poulinières, 108 remontent à des juments dont l'importation est antérieure à 1860. Pour ne citer qu'un exemple, la mère de Verdun et de Vellica et celle de Bolide II descendent toutes deux de Victoria, qui fut importée de Belgique en 1850 et dont la mère était une fille de Saracen qui passa d'Angleterre en Belgique en 1837.

Voici comment se répartissent les gains des représentants de la famille 1 au cours de l'année 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	61	256	17	30	179.853 fr.
3 ans . . .	71	545	41	94	570.303
4 ans . . .	28	160	14	24	101.597
5 ans . . .	19	89	10	14	189.580
6 a. et plus.	17	67	5	10	31.102
Famille . 1	196	1.117	87	172	1.072.435 fr.

Parmi ses bons deux ans, nous pouvons noter : Quai des Fleurs, le héros du Prix de l'Avenir à Baden-Baden, Dundee II, Abel et Hallebarde.

Ses trois ans ont inscrit à leur actif deux des courses classiques françaises, les Poules d'essai, celle des poulains avec Lord Burgoyne, celle des pouliches avec Bolide II. Le fait est intéressant à noter, car la supériorité de la famille en Angleterre s'est surtout affirmée dans les Mille et les Deux Mille Guinées, qui sont les épreuves correspondant à nos Poules d'essai. Cette particularité semblerait, étant donné la date à laquelle se disputent ces courses, indiquer une certaine précocité ou plutôt une grande souplesse d'entraînement.

Comme quatre ans, seule Seigneurie II vaut la peine d'être citée.

Quant aux gains anormaux des cinq ans, ils sont dus pour la plus grande part à Dor, le vainqueur du Grand Prix de Vichy.

La FAMILLE 3 se classe ensuite au cinquième rang.

Bruce l'estime la meilleure de toutes, puisqu'il lui reconnaît la double qualité de souche de coureurs et de souche d'étalons. Il est certain qu'elle compte parmi ses descendants de véritables illustrations tant sur le turf qu'au haras. On peut en détacher : The Flying Dutchmann, le père de Dollar ; les trois fils de Pocohontas, Stockwell, Rataplan et King Tom ; Galopin, le père de Saint-Simon ; Isinglass.

Tout en étant moins brillante en France, elle nous a fourni dans les dix dernières années trois vainqueurs du Grand Prix : Kizil Kourgan, Sans Souci II et Northeast, et un vainqueur du Derby, Retz.

Cette famille compte 501 représentantes au dernier volume de notre Stud Book, soit 51 de plus qu'au volume correspondant du Stud Book anglais. Sur ces 501, 51 seulement sont nées en Angleterre, tandis que 255 remontent à des poulinières importées en France avant 1860 : Albania notamment, dont l'importation remonte à 1842, contribue pour une grande partie à ce chiffre avec 87 descendantes.

Il faut avouer que ce n'est pas parmi ces juments acclimatées depuis longtemps que nous trouvons les rameaux les plus vigoureux et les plus florissants.

Voici la répartition des gains des représentants de la famille 3 en 1911.

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chevaux ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans. . .	68	262	14	22	92.576 f.
3 ans. . .	84	614	40	98	579.365
4 ans. . .	31	237	15	34	183.380
5 ans. . .	13	63	2	3	5.560
6 a. et plus.	13	37	5	6	8.598
Famille 3.	209	1.213	76	163	869.479 f.

Les deux ans sont peu brillants : ce sont Bugler, Renard Bleu III, Baïdar, Sole Sées et Balme.

Parmi les trois ans, nous trouvons surtout un grand nombre de chevaux utiles : Consols gagne un peu plus de 100.000 francs ; la Bohême II, Conti, la Belle et Misraïm, ce dernier en Italie, remportent chacun plus de 50.000 francs ; viennent ensuite Castagnette V, Bénédictin de Soulac, Bassompierre, Réséda IV, Virag, etc.

Dans les quatre ans on remarque encore Padoue II, et surtout Long Set, qui a illustré l'élevage français en s'adjugeant, sous un petit poids il est vrai, le Cambridgeshire.

Quant aux cinq ans, il est inutile d'en parler.

Nous avons ainsi passé en revue les familles qui occupent les cinq premiers rangs. Il n'est pas superflu de faire remarquer que ce sont là précisément les cinq familles que Bruce Lowe avaient placées en tête de sa classification, en leur assignant cette particularité de produire surtout d'excellents chevaux de courses.

Bien que l'ordre exact ne soit pas respecté, nos constatations ne nous éloignent donc pas outre mesure des indications données par l'auteur australien.

Nous verrons que les souches que nous allons trouver maintenant sont, à part l'une d'elles, celles que Bruce Lowe avait spécialement désignées comme réussissant au haras.

LA FAMILLE 14 occupe le sixième rang.

Cette souche est en pleine activité en Angleterre : de 0,96 0/0 en 1840, elle est passée en 1862 à 2,15 0/0, en 1895 à 3,04 0/0 et en 1907 à 3,16 0/0.

Elle présente en France cette particularité d'être d'introduction récente ; sur les 106 poulinières qui la composent, 10 remontent à des juments importées avant 1880, et 26 seulement à des juments importées avant 1880. On se rend compte, en voyant les succès qu'elle remporte, de l'intérêt qu'elle peut offrir pour les éleveurs.

Elle compte parmi ses descendants : en Angleterre, Touchstone, Macaroni, Buccaneer, Saraband, Pretty Polly et Rabelais, que nous avons importé comme étalon ; en Amérique, Leamington ; en France, Fourire.

Voici la répartition des gains des représentants de la famille 14 en 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues —	Chev. ayant gagné	Courses gagnées —	Sommes gagnées —
2 ans . . .	16	66	5	5	24.125 fr.
3 ans . . .	11	67	5	10	327.453
4 ans . . .	6	34	2	7	309.780
5 ans . . .	4	14	1	5	180.850
6 a. et plus.	»	»	»	»	»
Famille 14. .	37	181	13	27	842.208 fr.

Il faut noter le petit nombre des chevaux ayant couru ; il sera facile d'ailleurs de donner la nomenclature des vainqueurs ; elle se résume en quatre noms : chez les trois ans, Matchless et Faucheur qui, s'il n'avait pas claqué, aurait probablement augmenté de beaucoup la colonne des gains ; chez les quatre ans, Badajoz et chez les cinq ans, Ossian.

Parmi les deux ans, Gayoffe est le seul qui ait gagné plus de 6.000 francs.

LA FAMILLE 8 vient en septième ligne.

Elle est essentiellement une souche d'étalons, illustrée en Angleterre par Orville, Sultan et Newminster. En France, nons pouvons citer comme exemples plus modernes Krakatoa et surtout Perth.

Sur ses 271 représentantes qui fonctionnent actuellement en notre pays, 53 sont nées en Angleterre et 86 remontent à des poulinières importées avant 1863. Cette composition normale prouve son aptitude à s'acclimater en France.

Voici la répartition des gains des représentants de la famille 8 en 1911 :

	Chevaux ayant couru	Courses courues	Chev. ayant gagné	Courses gagnées	Sommes gagnées —
2 ans . . .	54	225	19	31	156.636 fr.
3 ans . . .	57	475	32	73	356.713
4 ans . . .	21	175	11	29	181.785
5 ans . . .	12	51	8	12	39.518
6 ans et plus.	8	52	6	11	14.225
Famille 8. .	152	978	76	156	748.877 fr.

Les deux ans comprennent d'assez bons performers : Pièce d'Or, Gul, La Sémillante, Esquire, Rond d'Orléans et surtout Sweeper II, qui a gagné 45.000 francs en Angleterre, où il s'est mesuré avec les champions de la génération. Ce Sweeper a quelque chose d'un peu international : il est né en France d'une mère née en Angleterre et saillie en Amérique par un étalon américain.

Les trois ans sont nombreux : Shetland, Chambre de l'Edit, Philippe II, Bobo II, Fontenoy Ribaude et Donadieu.

Parmi les quatre ans, nous trouvons Brou, Comedia, Tripabéro et Canteloup.

Quant aux cinq ans, seuls, Clinquant et Percy sont à retenir.

RENÉ RIONDET.

(1) Voir le n° 698.

COURSE A PIED

Les Débuts d'un Champion

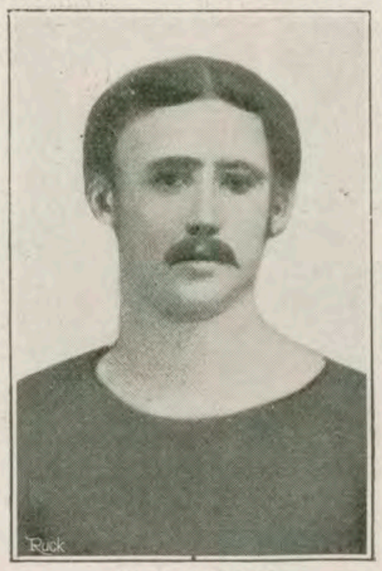
Les entraîneurs jadis exigeaient beaucoup, mais étaient ignorants.

S'il est un nom qui fait autorité en course à pied, c'est bien celui de W.-G. George, l'homme qui établit en 1886, date déjà lointaine, le fameux record du mille en 4 m. 12 s. 3/4.

George, comme on le pense, ne fait plus de sport actif, mais cela ne l'empêche pas, bien au contraire, de s'intéresser de très près à tout ce qui touche au sport pédestre et à en disserter de façon parfois humoristique. Tel l'article où, dans le *Sportsman*, il conta ses débuts.

Il y a trente-cinq ans, dit-il, j'étais petit clerc pensionnaire dans l'étude de M. Charles Ferneley, à Worcester (c'était, entre nous, la crème des maîtres). Mes loisirs se composaient d'une heure de liberté chaque jour, d'une soirée par semaine et de l'après-midi du dimanche.

Comme il n'y avait dans le pays ni club, ni piste, chaque fois que les moments de ma récréation quotidienne étaient arrivés, je prenais mes jambes à mon cou et filais vers une ruelle tranquille, distante de l'étude d'environ 1 mille et demi et qui, pendant 800 mètres, offrait comme sol de la bonne scorie roulée, à l'instar des meilleures pistes actuelles.



W.-G. GEORGE

Une fois là, je me débarrassais vivement de ma veste et de mon chapeau et je me mettais au travail en exécutant une marche de 2 milles aussi rapide qu'il m'était possible ou bien alors, quand personne ne passait (car c'eût été trop dangereux), en accumulant les poussées de vitesse.

Cette période d'entraînement aura, somme toute, assez longtemps et personne ne m'avait surpris. Si bien que lorsque, en 1877, je m'engageai dans le handicap de 1 mille, marche de la réunion du Birmingham Athletic Club, je reçus 45 yards du handicap. Je finis dead heat avec un autre concurrent.

Du coup, on s'occupa de moi, et un vieux pro, habitué du Sheffield Handicap, secondé par plusieurs amateurs, se mit à me faire travailler. A 6 heures du matin, j'étais debout, avala s une soupe et m'entraînais plus ou moins dur avant le petit déjeuner pris à 8 heures, puis, tout courant, j'allais ouvrir la boutique. Les heures passaient ensuite, jusqu'au moment de la récréation.

Je me rendais alors sur le Pitchcroft, champ de course du pays, et couvrais toutes sortes de distances à toute allure. Puis, le travail à l'étude reprenait jusqu'à neuf heures, instant où le souper était servi. Enfin, avec mes camarades, les autres petits clercs, nous étudiions jusqu'au moment de nous coucher, à 10 heures et demie. Le dimanche et le soir où, hebdomadairement, j'étais libre, me voyaient aussi faire de la marche ou de la course.

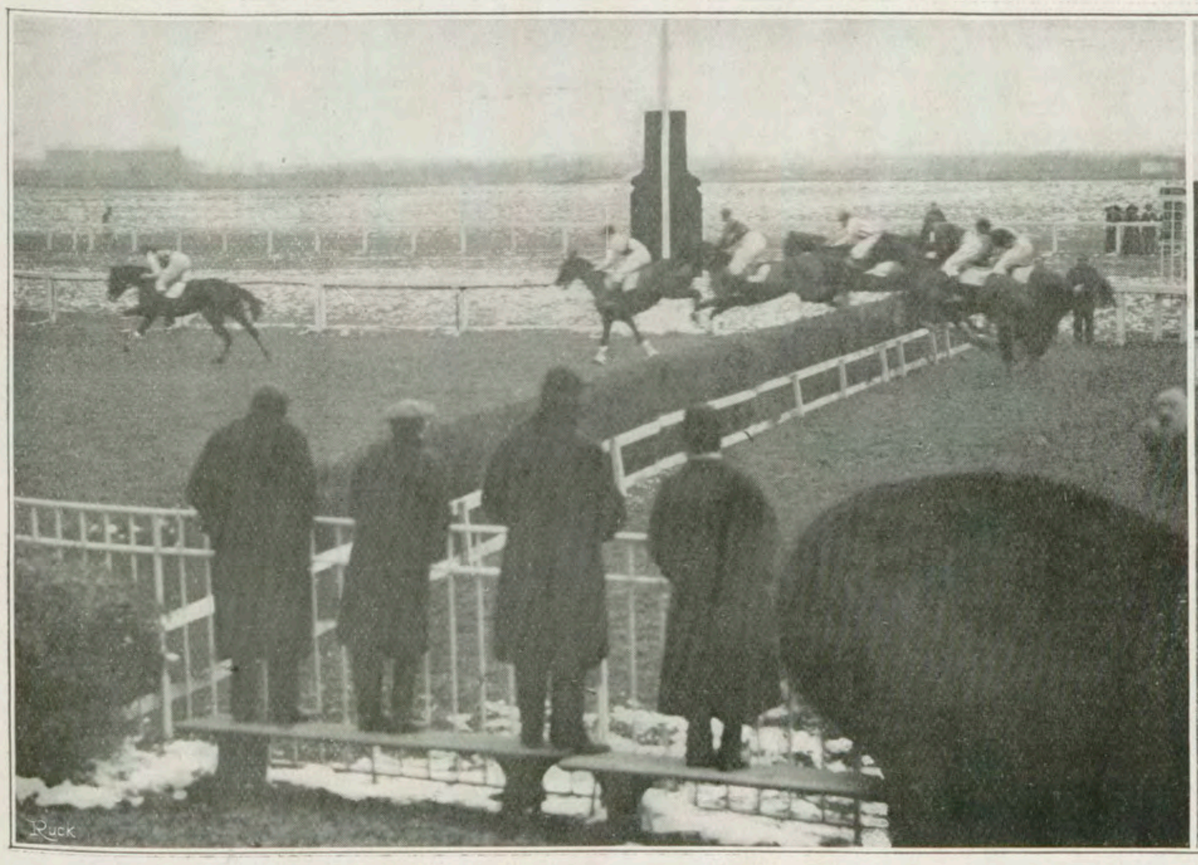
Plus tard, je me rendis compte que cette méthode d'entraînement ne devait pas être idéale et sans en parler à mes maîtres ès-sports, je me renseignai. Et, m'étant moi-même étudié pour bien me rendre compte de mes aptitudes, je constatai, hélas ! que les entraîneurs d'alors ne valaient pas grand' chose et que leur science était vaine.

Aussi, n'ayant plus en eux la confiance de mes débuts, je ne comptai plus que sur ma tête pour arriver à bien et me traçai une méthode que je n'abandonnai plus et qui, du reste, était bien moins fatigante que celle à laquelle je m'étais jusqu'alors soumis.

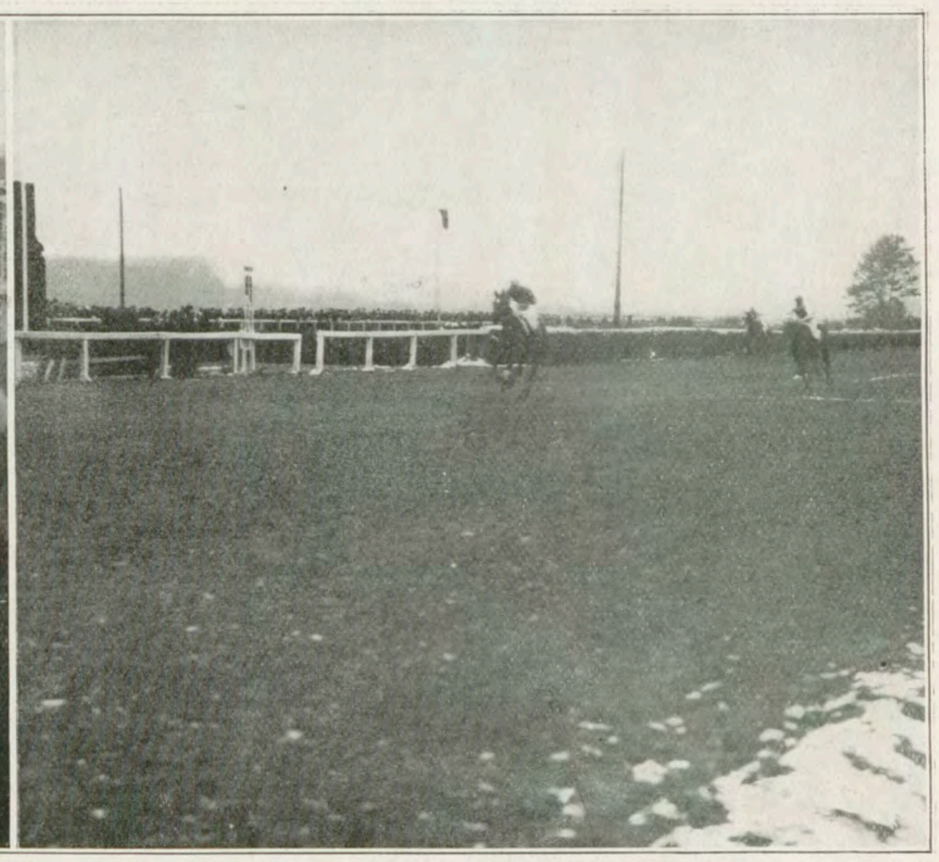
Plus de travail matinal ni de bains froids (sauf la douche), plus de soupe qui me donnait mal au cœur après avoir couru, plus de galops fous ni d'essais insensés et surtout plus de nourriture spéciale.

W.-G. GEORGE.

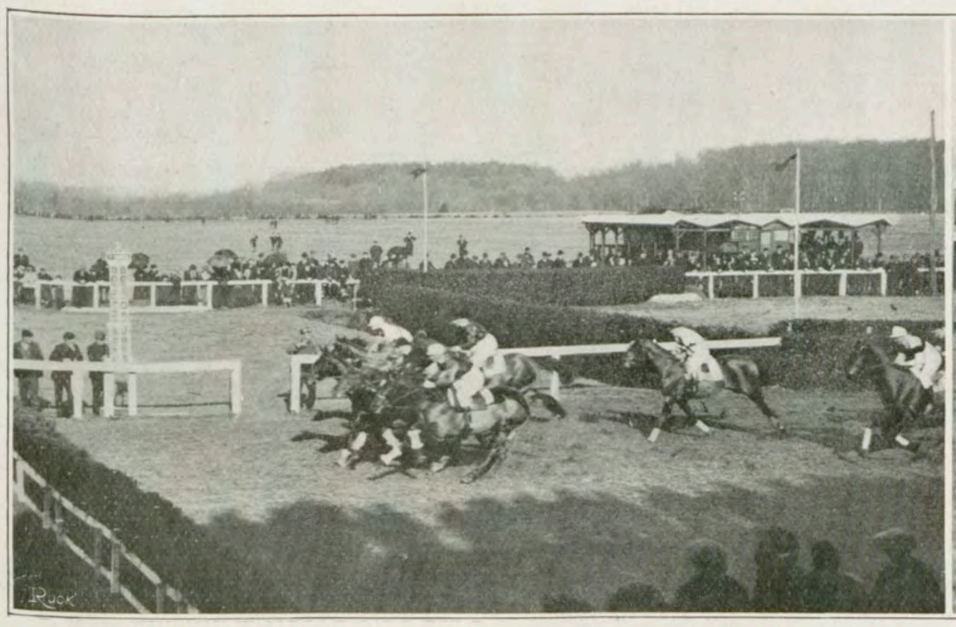
LES COURSES DE PAU



LA HAIE DES TRIBUNES DANS LE PRIX DES DRAGS
Milon II tentait de s'échapper et s'assurait quelques longueurs d'avance, mais il ne pouvait tenir jusqu'au bout. Dynamo III le rejoignait dans les tournants.

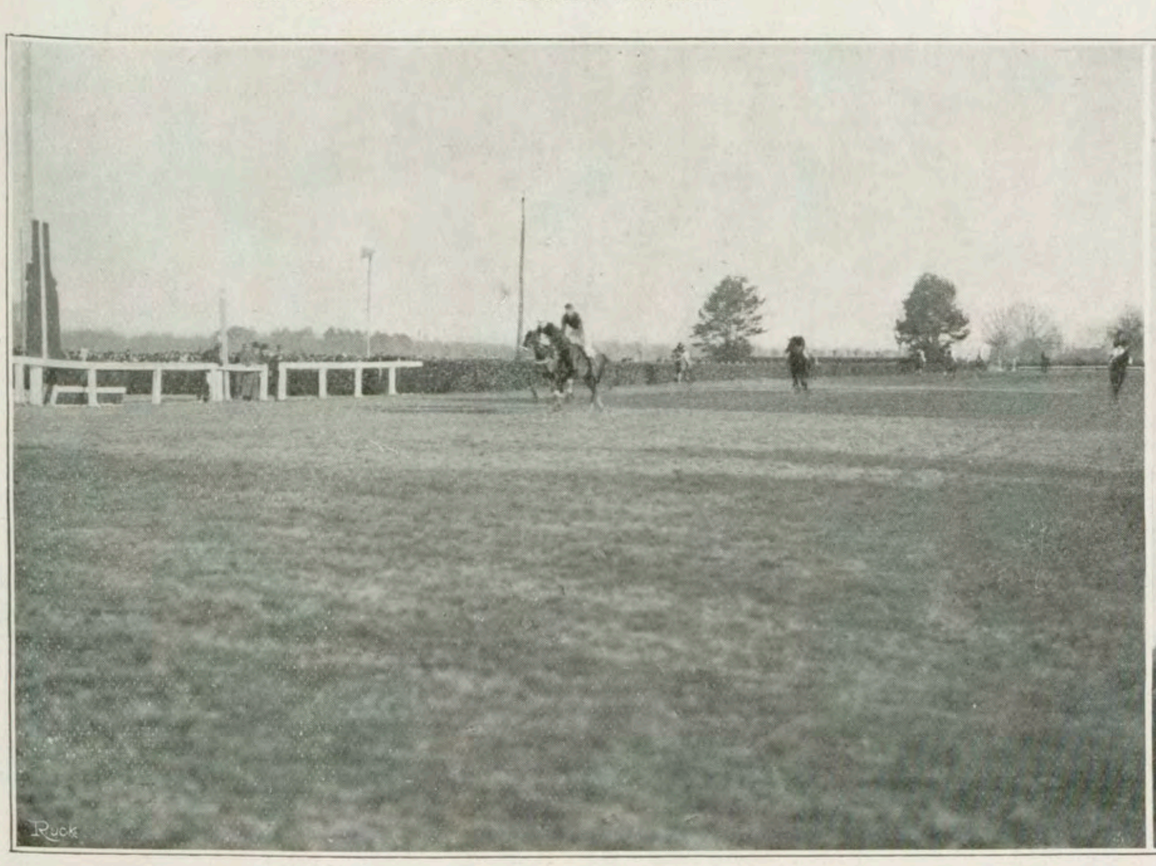


L'ARRIVEE DU PRIX DES DRAGS (Steeple, 3.800 m.) 30 Janvier.
Dynamo III n'éprouvait pas de résistance pour l'emporter de trois longueurs sur Milon II. Meryem finissait troisième.



LA HAIE DES TRIBUNES DANS LE PRIX DES TERTRES
Le train était mené par Marc de Café, Piqu'Avant, Castibelza Sosthène. En face, Sosthène passait en tête, tandis que Journalière se plaçait seconde. Elle fléchissait dans le dernier tournant.

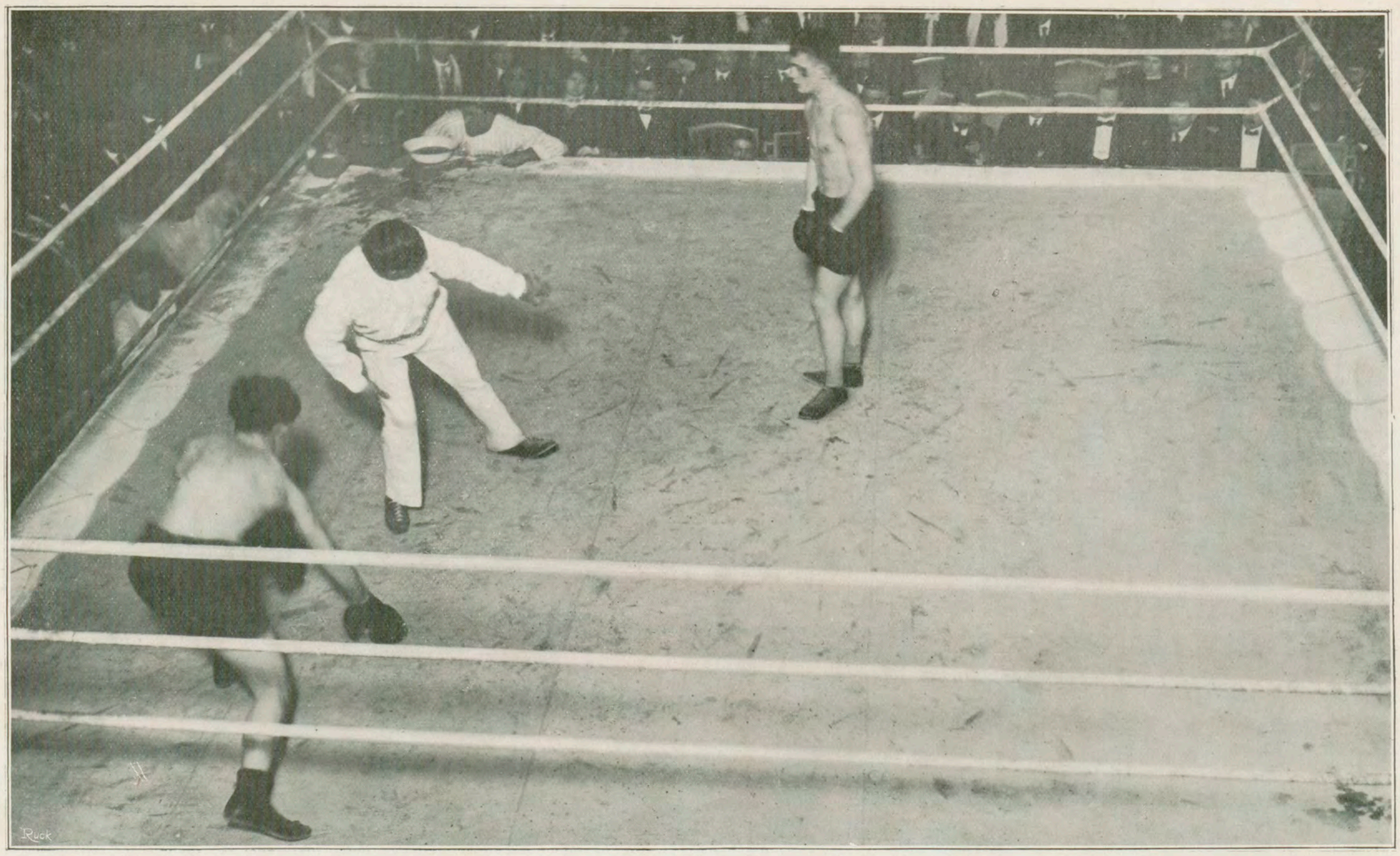
L'ARRIVEE DU PRIX DES TERTRES (haies 3.000 m.) 1er février.
Sosthène, à M. L. Van der Poële, s'attribuait une victoire facile, l'emportant de deux longueurs sur Journalière. Gourville venait se placer troisième à cinq longueurs précédant Castibelza d'une longueur.



L'ARRIVEE DU 3 PRIX DES STEEPLE-CHASES (Steeple, 4.000 m.)
Satinette gagnait facilement à la fin, mais jusqu'au dernier moment, l'hésitation était permise. Mambrino, qui gagna dimanche le Grand Prix de Pau, terminait second à une longueur et demie.

BUSSON VIENT AUX COURSES
L'aviateur Busson profite d'une éclaircie pour aller faire un tour en aéroplane au-dessus de l'hippodrome entre deux courses, aux applaudissements de la foule. (*Dét. tech. : Monoplan Deperdussin.*)

LA SOIRÉE DE BOXE



LE FRANÇAIS MARCEL THOMAS TRIOMPHE DE L'ANGLAIS DOM VAIRO

Le poids léger Marcel Thomas, qui fait des progrès à chacune de ses exhibitions en public, a remporté une très belle victoire samedi dernier, triomphant facilement d'un adversaire de valeur, l'Anglais Dom Vairo, qu'il expédia plusieurs fois à terre, grâce à des coups d'une précision et d'une puissance rares.

UN CROSS CYCLO-PÉDESTRE

LE VAINQUEUR DANS LES ROCHERS

Le Grand Prix du Training Club, ouvert aux amateurs et aux indépendants, a été remporté par l'indépendant Juseret, qui accomplit le parcours en 30 minutes.

DES PASSAGES DIFFICILES

Le Grand Prix du Training Club, cross cyclo-pédestre, s'est disputé dimanche dans la forêt de Fontainebleau, sur un parcours très accidenté et très pittoresque où les coureurs, ains que le montrent nos clichés, furent, souvent aux prises avec des difficultés qui exigeaient une belle dépense d'énergie.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)
DESSINS DE ROBERT EDGREN

La dunette était à sa gauche et bordée par une balustrade qui s'élevait à sept pieds au-dessus du pont où il se trouvait. Sautant de pied ferme — il prétend qu'il ne se souvient pas d'avoir même plié les genoux, — il saisit la balustrade d'une main et se trouva, sans toucher à rien autre, droit sur ses pieds sur la dunette. L'Italien, qui se

SAUTANT DE PIED FERME, IL SAISIT LA BALUSTRADE D'UNE MAIN.

détendait au moment même, le manqua et s'effondra sur le pont. En une seconde, Helander s'était précipité dans sa cabine et en ressortait avec un revolver dans chaque main. Il dégringola l'échelle. L'Italien n'avait pas eu le temps de fuir. Helander reconnut le « patron ». Le tenant sous la menace de son revolver, il le fit reculer jusqu'à la cuisine. L'Italien rampait, la main droite dissimulée derrière la cuisse. La porte de la cuisine était entr'ouverte et laissait passer un rayon de lumière. Quand l'homme passa dans le faisceau lumineux, Helander vit briller l'éclair de la lame. Il s'élança sur l'homme et l'étendit sur le pont, d'un direct à l'estomac. Puis, d'un coup de crosse de revolver, il le mit knock-out.

— Je n'ai pas voulu le tuer, me disait-il plus tard, parce que c'était un bon matelot. D'ailleurs, à partir de ce jour, il fut complètement maté.

Comme je l'ai dit plus haut, le point le plus intéressant pour moi, dans cette histoire, était le bond extraordinaire de mon ami Helander. Celui-ci me disait que, le lendemain, il avait examiné la balustrade et qu'il s'était rendu compte que, pour un million de dollars en bon or américain, il eût été incapable de recommencer ce saut. Mais, sous l'empire des circonstances et du danger imminent, une puissance et une rapidité d'exécution extraordinaires s'étaient soudain manifestées, qui lui avaient permis d'effectuer cette performance qui lui avait sauvé la vie. Je ne suis un savant et je n'ai pas la prétention d'expliquer ce mystère; mais, ce que je sais, c'est que j'ai possédé cette faculté mystérieuse dès mon enfance et que je la conserverai sans doute toute ma vie. Quand j'ai été en mauvaise posture au cours d'un combat, je n'ai jamais été tracassé, car je savais qu'en réalité, je n'étais pas en danger. Je sentais que j'avais en moi une réserve de forces que je ne m'expliquais pas. Il m'arrivera, au cours de ce récit, d'y faire allusion deux ou trois fois. Mais, en réalité, dans le ring, je n'eus jamais besoin d'y avoir recours, car je n'ai jamais été démonté devant n'importe quel adversaire (2).

(1) Voir les Numéros depuis le 696.

(2) Toute cette partie des Mémoires a été écrite avant la rencontre de Jim Jeffries avec Jack Johnson.

CHAPITRE VII

UNE AVENTURE DANS LES MONTAGNES DE L'EST

La première fois que j'eus l'occasion de me rendre compte de cette force mystérieuse, fut avant que je ne pratique la boxe, et quand je n'étais encore qu'un modeste chaudronnier. Notre maison avait envoyé une équipe considérable d'ouvriers à Punta, pour construire des cuves dans une mine de pétrole. C'est un travail d'homme fait et pour lequel on n'emploie pas les jeunes gens. Mais je pouvais faire le travail d'un homme et j'aimais bien cette vie à demi-sauvage et les campements en pleine nature. Aussi, insistai-je pour être désigné et j'y parvins.

Les puits de Punta sont placés juste au pied des collines, à quelque distance de la côte. Les gens de l'Est appellent ces hauteurs des montagnes. Mais, pour nous, ce sont à peine des collines, comparées à l'Old Baldy, au Wilson's Peak et autres sommets couronnés de neige qui entourent Los Angeles. Ce sont des collines desséchées en été, couvertes de buissons maigres, avec quelques arbres éparpillés çà et là. Les vallées, entre les collines, sont chaudes, sèches et sablonneuses. Des centaines de petits lézards de toutes espèces et de toutes couleurs courent sur les rochers. On les voit perdre leur queue, aussitôt qu'on les touche avec une badine ou avec un caillou. On en arrive à se demander à quoi cet appendice leur .On y trouve aussi des crapauds cornus, toutes sortes de serpents inoffensifs, avec quelques serpents à sonnettes de temps en temps.

Il faisait très chaud à Punta ce jour-là. Nous étions en train de construire une grande cuve et elle était à moitié terminée. Ce n'est pas un jeu que de construire ces grands réservoirs. Il tout d'abord élever une carcasse en fer, sur laquelle viennent se placer les grandes plaques en tôle d'acier rivées qui constituent les parois de la cuve, chaque plaque, comme les plaques d'acier d'une tourelle de cuirassé, est d'abord mise en forme avant d'être placées. Quand vous saurez que chacune d'elles pèse de 8 à 900 livres, et que tout doit être monté avec une précision telle que chaque rivet vient prendre place dans le trou qui lui est destiné, comme le pied dans une chaussure à sa mesure, vous verrez que la construction d'un tel réservoir n'est pas un amusement d'écoliers.

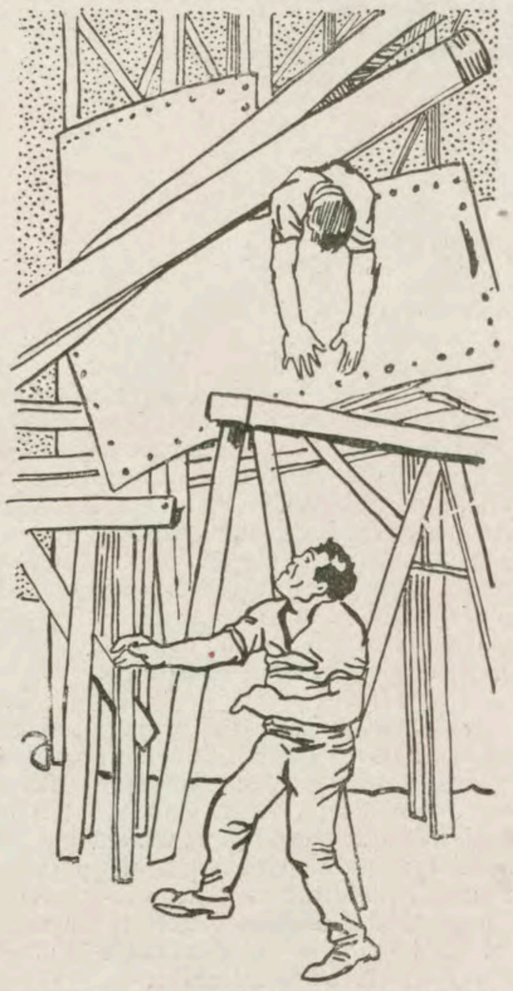
Pour celui où je travaillais ce jour-là, nous avions un grand palan destiné à amener les plaques de tôle à l'endroit qu'elles devaient occuper. Ce palan consistait en un mât de 60 pieds de haut et d'une douzaine de pouces de diamètre, supportant un bras de mêmes proportions. Le mât était soutenu par une série de longs câbles d'acier tordus, fixés à de longs piquets de fer, enfoncés profondément dans le sol.

Le réservoir que nous construisions en était à peu près à la moitié. La carcasse était en place et les parois s'élevaient à environ vingt pieds. Tout le monde travaillait avec entrain, car il y avait un délai pour la livraison et comme la compagnie avait beaucoup d'autres commandes, on avait hâte que ce fut terminé au plus tôt.

Beaucoup d'ouvriers avaient pris place sur le palan ; pour moi, j'étais sur un échafaudage, de l'autre côté, en train de poser des rivets. Je venais justement d'en placer un et j'attendais qu'il y en eut un autre de rouge. Pendant ce temps, j'examinais les collines par-dessus la petite vallée où nous nous trouvions. La crête se découpait, nette et sèche, dans le ciel, comme celles que l'on voit dans les tableaux de Coney Island, et qui prétendent représenter nos montagnes de l'Ouest. Au-dessous, tout le paysage semblait danser dans l'air qu'agitaient des vagues de chaleur. Je me demandais s'il n'y avait pas des daims sur ces collines desséchées, quand, du coin de l'œil, j'aperçus un petit nuage de poussière monter dans l'air, comme celui que peut soulever une balle de fusil. Tournant la tête, j'aperçus un des grands piquets de fer qui retenaient les câbles de soutien du palan, du sol, bondir dans l'air, comme projeté par une force prodigieuse, entraînant avec lui le câble qui se tordait comme un serpent. Je compris tout de suite que le palan tombait. Je n'eus pas le temps de à l'échelle. Je sautai à terre, me reçus sur les genoux, me relevai rapide comme l'éclair et fis en courant le tour de l'immense cuve. J'entendis un craquement de bois, un grincement de fer et soudain un fracas formidable. Le palan tout entier était tombé en travers de la cuve. Tout le monde était resté figé, anéanti devant la catastrophe. Moi-même, pendant un dixième de seconde, je demeurai stupide. Là, sur l'échafaudage, juste au-dessus de ma tête, j'apercevais un de mes amis, nommé Kelly, écrasé sous le poids du palan. Il était à demi engagé sur une plaque de tôle qui avait été emportée là dans la chute. La tête, les épaules et la moitié du corps étaient de mon côté. Il regardait juste vers moi, les yeux sortis des orbites et la langue pendante hors de la bouche entr'ouverte. Il paraissait aussi inerte qu'un cadavre.

Tous les ouvriers, comme je l'ai dit, étaient là, immobiles, abrutis. Mais je ne perdis pas de temps à réfléchir. Je ne sais pas comment, ce jour-là, je pus agir aussi vite. Quand je rappelle mes souvenirs, je me vois sur l'échelle et sautant sur l'échafaudage. L'homme était là, écrasé sous la poutre. En un instant, je me glissai par dessous, m'efforçant de la soulever. Bandant tous mes muscles du dos et des jambes, je la fis céder peu à peu, elle s'éleva lentement et d'un effort final, je la projetai à terre où elle s'effondra dans un fracas formidable. Rejeter le reste des débris fut l'affaire d'un instant.

Le corps de Kelly avait glissé du bord de la plaque et était tombé sur le sol. Quand je revins à terre, plus lentement que je n'étais monté, tous les camarades étaient là, groupés autour du malheureux. Ils le retournaient, s'attendant à voir une horrible blessure, quand, à notre grande surprise, il poussa un gémissement. L'un de nous courut chercher de l'eau qu'on jeta au visage du pauvre Kelly, qui revint à lui. Quelques instants après, il était debout. C'est une des choses les plus extraordinaires que j'aie vues dans ma vie. Il avait été blessé plus en tombant à terre que par la chute du palan. Le choc contre le sol lui avait brisé le nez, tandis que le mât l'avait simplement froissé. Au moment de la catastrophe, Kelly était penché sur une plaque, regardant en bas. Le mât tomba droit sur son dos. Mais au moment de l'atteindre, il fut arrêté par la carcasse de la cuve, contre laquelle il



AU DESSUS DE MA TÊTE, J'APERCEVAIS KELLY ÉCRASÉ SOUS LE POIDS DU PALAN.

vint buter. Un pouce plus loin et le pauvre Kelly eut été coupé en deux. n'aurait pu lui éviter cette mort affreuse.

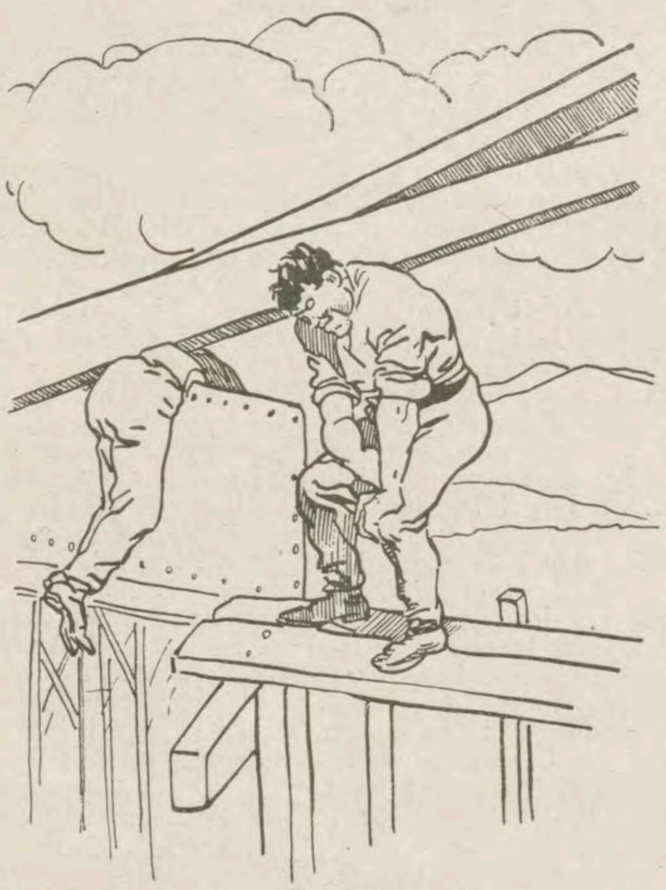
Aussitôt que je vis qu'il était sain et sauf, j'appelai quatre camarades pour enlever le mât et le transporter plus loin, de façon qu'on pût à nouveau le dresser. Quand on est constructeur de réservoir à pétrole, on n'a pas beaucoup le temps de faire du sentiment. Kelly n'était pas mort et le travail pressait. A ma grande surprise, cinq hommes ne

Il y a dans ce numéro un certain nombre de mots qui ont été laissés en blanc. L'ensemble de ces mots ainsi supprimés forme un proverbe qui constitue la troisième des réponses de notre concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce concours.

purent parvenir à bouger les poutres. Il en fallut huit, moi compris, pour parvenir à les enlever, en concertant nos efforts et, pour ma part, je peinai autant que lorsqu'à moi seul, j'avais dégagé le corps de Kelly. A nous huit, nous transportâmes le palan, nous le redressâmes en le fixant solidement cette fois, et tout de suite, on se remit au travail. M. Smulley, notre patron, arriva sur ces entrefaites. On venait de lui raconter l'affaire. Il me regarda longtemps, fixement, puis il regarda les mâts. J'étais embarrassé comme un gamin. Je n'ai jamais aimé qu'on me regarde comme une bête curieuse.

M. Smulley resta silencieux un instant, puis il me saisit par le bras.

— Eh bien, Jim, dit-il, vous êtes un garçon joliment robuste ! J'ai connu beaucoup d'hommes forts dans ma vie, mais aucun n'aurait pu faire ce que vous venez de faire. Il y en avait d'aussi musclés



BANDANT TOUS MES MUSCLES DU DOS ET DES JAMBES, JE LE SOULEVAIS PEU A PEU.

que vous, mais ils n'avaient pas vos muscles. Où avez-vous pris cela ?

— Je ne sais vraiment pas, répondis-je.

— C'est surhumain ! reprit le patron, en hochant la tête. Je n'y comprends rien.

Souvent, après cela, je lui ai entendu raconter l'histoire aux visiteurs qui venaient au camp. Il leur montrait le palan et les amenait ensuite pour me voir. Il leur faisait un récit remarquable.

— C'est le plus extraordinaire exemple de force surhumaine que j'ai jamais vu, disait-il. Il a soulevé ces poutres comme si c'eût été deux petits bâtons.

Pour me plaisanter, quelques camarades m'avaient surnommé le « surhumain Jim », mais ils ne continuèrent pas, aussitôt que je leur eus fait, sur le ton qui convenait, une ou deux observations.

Des années plus tard, quand je fus devenu champion du monde, mon ex-patron, qui était devenu, lui, un vieux bonhomme, se plaisait à conter cette histoire, qui n'avait fait que s'accroître en vieillissant, vous pouvez m'en croire. Après mon match avec Corbett, à New-York, quand j'eus 92.000 $ en banque, j'achetai quelques cuves à pétrole pour mon usage personnel. C'était très amusant d'entendre répandre cette histoire dans toute la région de l'huile et tout le monde me demander si il était vrai que j'avais une force surhumaine.

Toute plaisanterie à part, il y a là quelque chose d'inexplicable, que je n'ai jamais pu comprendre, même après tous mes voyages, où je vis tant de choses étranges. Je ne peux pas expliquer le soulèvement du palan, pas plus que le saut formidable de mon ami Helander. J'en parlais souvent avec mon père. Celui-ci, qui est un homme religieux, trouvait, naturellement, dans la Bible, une explication à tout ce qui sort de l'ordinaire et me comparait à Samson. Samson, disait mon père, possédait justement cette force mystérieuse. Et elle lui survenait quand il avait besoin, — par exemple, quand il tua, avec ses mains, le lion de Thamnata, quand il massacra les mille Philistins avec une mâchoire d'âne et quand il renversa les colonnes du temple de Gaza.

conserva cette force jusqu'à sa mort et j'espère bien la conserver aussi jusqu'à la fin, tout au moins tant que je ne serai pas sorti du cercle enchanté.

CHAPITRE VII

COMMENT LE HASARD FIT DE MOI UN BOXEUR PROFESSIONNEL

C'est à cette époque que je devins boxeur professionnel. Et ce qu'il y a de curieux, c'est que le hasard seul me fit entrer dans cette carrière où je devais obtenir quelques succès. J'avais bien toujours eu une idée de derrière la tête de devenir un champion. Mais quel est le gamin qui ne s'est pas vu en rêve champion de quelque sport ? Pour moi, je n'avais jamais été plus loin. Le travail et la chasse étaient mes seules préoccupations pour le moment.

Il y avait parmi nous un boxeur welter weight nommé Billy Gallagher. C'était, cette époque, un bon boxeur, très scientifique. Il était toujours après moi, me répétant que je pouvais devenir un grand boxeur et que je pourrais ramasser facilement beaucoup d'argent en boxant, au lieu de gagner péniblement quelques dollars par jour dans la chaudronnerie. Billy était enthousiaste de ce projet. Pour moi, je ne voyais pas dans la boxe autre chose qu'un exercice sportif, comme la chasse au daim ou au couguar. Je ne me préoccupais guère de gagner de l'argent en cognant les autres sur le nez. C'était chez moi tout naturel. Je n'ai jamais eu de rancune contre aucun de ceux avec lesquels je m'alignais. Parmi mes meilleurs amis, encore aujourd'hui, je compte ceux que j'ai mis knock out sur le ring.

En dépit de cette bonne nature, j'étais bien un héritier des vieux Jeffries. Jamais je n'aurais refusé me battre quand j'en avais l'occasion.

Un soir, un boxeur poids lourd qui habitait Los Angeles, un grand diable de nègre nommé Hank Griffin, se trouvait dans un café où les compagnons avaient coutume de passer la soirée quand ils avaient fini leur travail. Ils étaient au bar et tous parlaient de boxe. Griffin était un homme de valeur, à cette époque ; il avait rencontré et battu un lot d'adversaires qui n'étaient pas à dédaigner dans tout l'Ouest. Mes amis connaissaient sa réputation. Mais, quand il commença à bluffer, ils trouvèrent cela mauvais. Tout à coup, il jeta une poignée d'aigles d'or sur le comptoir du bar, en disant qu'il était prêt à parier qu'il mettrait knock out n'importe quel homme dans la ville. Mes amis se retirèrent dans un coin et commencèrent à discuter. Ils furent d'avis que le jeune Jeffries était le seul à peu près qui put rivaliser avec le nègre comme taille et comme force. Aussitôt, l'un d'eux partit en courant jusque chez moi pour me convier à relever le défi.

Les explications ne furent pas longues. Une minute plus tard, je revenais avec lui. J'entrais en courant dans le bar, et je me mis, avant même d'être arrivé, à retirer ma veste, prêt à me battre sur le champ. Mais Griffin m'expliqua tout de suite qu'il y avait un malentendu. Ce n'était pas un pugilat qu'il voulait. Ce qu'il avait voulu dire, c'est qu'il défiait tout homme dans la ville sur le

JE RETIRAI MA VESTE, PRÊT A COMBATTRE SUR LE CHAMP.

ring, avec des gants aux mains et un referee. Il était prêt à me rencontrer dans ces conditions, et il ajoutait que nous pourrions y gagner tous les deux quelqu'argent.

C'était quelque chose de tout nouveau pour moi, mais qui me paraissait acceptable, au fond. Tous mes camarades offrirent de parier pour moi, et Griffin tint le pari, certain qu'il gagnerait avec le sourire. Gallagher me conseillait aussi d'accepter. En quelques minutes, nous fixâmes les conditions du match. Je rentrai à la maison et je dormis comme une souche jusqu'à la cloche du réveil. Je n'étais pas du tout préoccupé par l'idée de me rencontrer avec un professionnel. Il paraissait pas si terrible et d'ailleurs, je n'avais jamais eu confiance dans la force et la science de tous ces nègres en fait de boxe. Billy Gallagher voulait m'emmener m'entraîner pour le combat, qui devait se disputer dans une des salles de la ville. Mais je ne voulus rien savoir. Je partis au travail, tandis que Griffin, par contre, s'entraînait avec soin.

Le soir du combat, je rentrai à la maison un peu plus tôt que de coutume et je fis un bon dîner. Puis je partis à pied pour la salle. Tous les copains étaient là avec une foule de gens que je n'avais jamais vus auparavant. Toutes les lumières étaient allumées et, au milieu de la salle, il y avait un ring régulier élevé sur une plate-forme.

Tous les deux, nous nous mîmes en tenue de combat sur le champ. Avant de monter sur le ring, on me mit les gants et on me les attacha. Je me souviens combien je me trouvai ridicule avec ces gants. Je n'en avais jamais mis de ma vie. Mes mains me paraissaient si grosses et si maladroites, que je ne savais qu'en faire. Enfin, nous montâmes sur le ring. Griffin était un grand gars, tout en muscles de la tête aux talons. Il avait un large sourire, comme celui d'un affamé qui s'assiérait devant une table bien servie. C'est moi, paraît-il, qui allais être son repas. Mais il ne me paraissait pas très dangereux. J'avais souvent vu, dans les ateliers, des hommes plus grands et plus robustes que lui. La lumière et la foule m'intéressaient plus que lui.

Soudain, le juge cria : Time ! Nous marchâmes l'un vers l'autre et nous nous serrâmes les mains. C'est alors que j'eus la plus grande surprise de ma vie.

(A suivre.) J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries

QUEL EST CE PROVERBE ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts (1).

Nous présentons aujourd'hui une quatrième question aux lecteurs, qui suivent notre concours et qui s'intéressent à la série d'énigmes sportives que nous avons greffées sur la publication des mémoires du célèbre boxeur Jim Jeffries.

Dans le texte de notre feuilleton, nous avons remplacé certains mots par des espaces blancs. Il s'agit de trouver les mots manquants, dont l'ensemble forme un proverbe d'un usage courant.

Pour prendre part à notre grand concours, il suffit de détacher et de conserver soigneusement le bon spéci l qui se trouve chaque semaine dans nos pages d'annonces. Mais les réponses ne devront pas nous être envoyées avant la complète publication des souvenirs du grand champion.

A ce moment en effet nous ferons paraître une page spéciale, sur laquelle devront être collés tous les bons. Une case particulière sera prévue pour permettre d'inscrire chaque solution.

Pour éviter les ex-æquo, nous prierons nos lecteurs de bien vouloir répondre aussi à cette question supplémentaire :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Mais rappelons à nos lecteurs et abonnés, que 2.000 francs de prix ont été affectés à notre grand concours ; en voici la liste complète :

1er PRIX : *Un objet d'art, valeur : 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page IV des Annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

CALCHAS.

(1) Voir les numéros 696, 697 et 698.